

Reactie op concept Besluit toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig en over water

Aan : Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Van : Ieder(in)
Onderwerp : Reactie op concept *Besluit toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig en over water*
Datum : 12-05-2022
Inlichtingen bij : Wouter Bolier, w.bolier@iederin.nl
Bijlagen : 1

Geachte heer, mevrouw,

Deze reactie op het voorstel voor een *Besluit toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig en over water* is opgesteld door Ieder(in). Onze organisatie vertegenwoordigt ruim twee miljoen mensen met een beperking of chronische ziekte. Vanuit die rol hebben we met veel belangstelling kennisgenomen van het voorstel.

Toegankelijkheid van de samenleving is voor mensen met een beperking de basis om op voet van gelijkheid te kunnen meedoen. Met ratificatie van het VN-verdrag Handicap is de Nederlandse overheid verplicht om toegankelijkheid goed te regelen. Bovendien profiteert iedereen van een toegankelijke samenleving, bijvoorbeeld ouders met een kinderwagen. Daarom is een goede en duidelijke omzetting van de Europese Toegankelijkheidsakte in Nederlandse wet- en regelgeving belangrijk voor consumenten (met een beperking), ondernemers en bedrijven en voor werkgevers. Het is bovendien misschien nog wel veel belangrijker dat implementatie van de Europese Toegankelijkheidsakte geen papieren tijger wordt. Voor ondernemend Nederland is het van belang dat deze wetgeving niet als regeldruk wordt gezien, maar als een economische kans. Het is noodzakelijk dat de bij deze omzetting betrokken ministeries concrete stappen nemen om toegankelijkheid van producten en diensten te bevorderen. Zodat toegankelijkheid voor iedereen bereikt wordt en iedereen op voet van gelijkheid mee kan doen in Nederland.

Een goede omzetting van de Europese Toegankelijkheidsakte in de Nederlandse wetten en besluiten moet er dus voor zorgen dat producten en diensten aan striktere en duidelijkere voorwaarden voldoen op het gebied van toegankelijkheid. Daarom hebben wij eerder samen met andere belangenorganisaties inbreng gegeven op het voorstel voor een [Implementatiewet Toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten](#).

Vanuit bovenstaande context en mede op basis van de eerdere inbreng op de implementatiewet toegankelijkheidsvoorschriften reageren wij namens mensen met een beperking of chronische ziekte op het voorliggende besluit over toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig en over water. Uitgangspunt hierbij is wat ons betreft dat een persoon met een beperking een reis begrijpelijk en toegankelijk kan voorbereiden, maken en afhandelen.

Verbetervoorstellen proces

Het concept besluit beschrijft op welke wijze de Europese Toegankelijkheidsakte in Nederland wordt geïmplementeerd voor de sectoren scheepvaart en luchtvaart. Wij missen in het voorliggende besluit en de nota van toelichting duidelijkheid over de volgende (procedurele) zaken:

- De wijziging van de Wet handhaving consumentenbescherming is niet genoemd in het voorstel voor een *Implementatiewet Toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten*. Dit is nieuwe informatie. Deze wijzigingen worden ook niet genoemd in het ontwerp *besluit toegankelijkheidsvoorschriften personenvervoer per vliegtuig en over water*. Welke wijzigingen van de Wet handhaving consumentenbescherming worden dan voorgesteld?
- De nota van toelichting bij dit besluit beschrijft, dat: "Aangezien onderhavig besluit implementatie van een EU-Richtlijn behelst, is het ontwerpbesluit niet voorgehangen bij de beide kamers der Staten-Generaal." Wij willen dat de Tweede en Eerste Kamer gelegenheid krijgen om zich uit te spreken over dit concept besluit in samenhang met de overige besluiten en het implementatiewetsvoorstel.
- Hoe de samenhang en eenheid tussen aanpassingen in bestaande wetten en AMvB's bewaakt wordt, en wat het tijdpad is van de hele implementatie en ook het tijdpad en volgorde per wet en AMvB.
- Voor een beter en completer overzicht van het totale pakket aan wet- en regelgeving en de uitwerking betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften moeten wij alle AMvB's in zijn geheel kunnen beoordelen. Daarna kunnen wij pas goed een eindoordeel vormen over de voorstellen om de Europese Toegankelijkheidsakte in Nederlandse wetten en besluiten te implementeren.

- De nota van toelichting en het concept besluit maken niet duidelijk hoe het besluit gemonitord gaat worden met de mensen om wie het gaat. Neem daarom in de *Implementatiewet Toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten* op dat mensen met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties structureel en op de verschillende beleidsterreinen worden betrokken bij de implementatie, de uitvoering en de monitoring van de Europese Toegankelijkheidsakte. Werk dit vervolgens nader uit in een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Advies: stel een adviescommissie in, waarin naast vakdeskundigen ook vertegenwoordigers van mensen met een beperking zitting hebben (ervaringsdeskundigen).

Noodzakelijke randvoorwaarden

Voor Ieder(in) zijn een aantal randvoorwaarden noodzakelijk voor een goede implementatie van de Europese Toegankelijkheidsakte. Deze randvoorwaarden benoemen we uitgebreid in de eerdere inbreng op de internetconsultatie op het voorstel voor een *Implementatiewet Toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten*. Een deel van deze randvoorwaarden herhalen we hier in de context van het concept *Besluit toegankelijkheidsvoorschriften personenvervoer per vliegtuig en over water*.

Randvoorwaarde 1: Regel goed markttoezicht op de uitvoering

Beoogd toezichthouder voor voorliggend besluit is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Ten aanzien van het toezicht beschrijven wij in de inbreng op de internetconsultatie van het voorstel voor een *Implementatiewet Toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten* de randvoorwaarden voor goed markttoezicht. Die herhalen we hier gedeeltelijk en specifiek voor ILT:

- Beschrijf hoe het toezicht en de handhaving door ILT geregeld gaat worden. Formuleer ook hoe de naleving door marktdeelnemers wordt gemonitord evenals de gevolgen van het niet-naleven van de toegankelijkheidsvoorschriften voor mensen met een beperking. Geef belangenorganisaties van mensen met een beperking een positie in het ontwerp en doorontwikkeling van het markttoezicht.
- Voor ILT wordt toegankelijkheid een nieuw onderwerp waar zij toezicht op gaat houden. Specifieke expertise is nodig om goed te kunnen beoordelen of en hoe producten en diensten voldoen aan de toegankelijkheidsvoorschriften. Voor een goed markttoezicht is het daarom

noodzakelijk dat de toezichthouder over voldoende vakdeskundigheid en wat ons betreft ook ervaringsdeskundigheid beschikt.

- In de Europese Toegankelijkheidsakte beschrijft bijlage VI uitzonderingsgronden voor onevenredige lasten. In het verlengde van overweging 96 we mee dat de ILT een kader ontwikkelt voor het toezicht in lijn met het VN-Verdrag Handicap, de Europese Toegankelijkheidsakte en op basis van de uitvoering van het College voor de Rechten van de Mens en de bestaande praktijk. Betrek hierbij ervaringsdeskundigen. Want als je als onderneming een beroep wilt doen op uitzonderingen vanwege onevenredige lasten moet je weten wat een uitzondering mag zijn of niet. Hiertoe formuleert en monitort ILT zeer zorgvuldig de vrijstellingsgronden op basis waarvan vrijstelling kan worden verleend in overeenstemming met bijlage VI van de Europese Toegankelijkheidsakte. Hiermee kan worden voorkomen dat marktdeelnemers ten onrechte een beroep doen op grond van de onevenredige last en fundamentele wijzigingen. Beoordelingen van marktdeelnemers door de ILT zijn openbaar beschikbaar en toegankelijk voor mensen met een beperking.
- Voor het goed kunnen monitoren en verbeteren de toegankelijkheid van producten en diensten is een goedwerkend feedbackmechanisme van groot belang. Dit feedbackmechanisme stelt burgers in staat een toegankelijkheidsprobleem te melden. Neem dit feedbackmechanisme op in het besluit. Betrek (organisaties van) mensen met een beperking bij het ontwikkelen van dit feedbackmechanisme. Advies: richt een - voor eindgebruikers met een beperking begrijpelijk en toegankelijk - contact- en informatiepunt in waar zij informatie kunnen krijgen over hun rechten in geval dat zij ontoegankelijke producten of diensten geleverd krijgen.
- Stel sancties in voor het niet naleven van de toegankelijkheidsvoorschriften, bijvoorbeeld in de vorm van boetes. Advies: investeer geld dat is ontvangen via boetes van toezichthouders aan marktdeelnemers die niet voldoen aan de toegankelijkheidsvoorschriften in de publieke middelen om de toegankelijkheid te verbeteren. En voldoet een product niet aan de toegankelijkheidsvoorschriften, dan moet de marktdeelnemer onmiddellijk corrigerende maatregelen nemen of het product uit de handel nemen.

Randvoorwaarde 2: Geef ILT een actieve rol

Bovenstaande randvoorwaarden voor een goed toezicht in het algemeen op toegankelijkheid, zijn te vertalen in een actieve rol voor de ILT. In het voorliggende concept besluit missen we een actieve rol voor de ILT. Een meer actieve rol van de ILT is nodig voor:

- ILT kan volgens artikel 20 van de Europese Toegankelijkheidsakte zelf actief producten beoordelen als zij redenen heeft om aan te nemen dat een product niet voldoet aan de toegankelijkheidsvoorschriften en eisen dat het product uit de handel wordt genomen, ook uit andere lidstaten, als de toegankelijkheid niet vaststaat.
- In het concept besluit worden onevenredige lasten en fundamentele wijzigingen regelmatig genoemd. Betrokken ondernemingen moeten zelf vastleggen wanneer sprake is van onevenredige lasten. Als sprake is van een onevenredige last dan hoeft een dienst of product niet te voldoen aan de toegankelijkheidsvoorschriften. De onderneming beoordeelt zelf of sprake is van een onevenredige last. ILT moet deze eigen beoordelingen van ondernemingen actief monitoren en controleren of beoordelingen door ondernemingen zorgvuldig zijn gemaakt.
- Als je een beroep wilt doen op uitzonderingen moet je weten wat een uitzondering mag zijn of niet. Hiertoe is nodig dat de ILT zorgvuldig en duidelijk de vrijstellingsgronden formuleert en monitort op basis waarvan vrijstelling kan worden verleend in overeenstemming met bijlage VI van de Europese Toegankelijkheidsakte. Hiermee kan worden voorkomen dat marktdeelnemers ten onrechte een beroep doen op grond van de onevenredige last en fundamentele wijzigingen. Beoordelingen van marktdeelnemers door de ILT zijn openbaar beschikbaar en toegankelijk voor mensen met een beperking.
- Een belangrijke taak van de ILT is wat ons betreft het actief geven van voorlichting aan mensen met een beperking en ondernemingen over welke toegankelijkheidsvoorschriften voor hen van toepassing zijn. Met name ondernemingen hebben baat bij duidelijkheid over aan welke toegankelijkheidsregelgeving zij moeten voldoen.

Randvoorwaarde 3: Diensten van derde partijen ook toegankelijk

In overweging 20 van de Europese Toegankelijkheidsakte staat: "Zelfs als een dienst, of een deel daarvan, aan een derde wordt uitbesteed, mag de toegankelijkheid van die dienst niet in het gedrang worden gebracht en moeten de dienstverleners voldoen aan de verplichtingen van deze richtlijn. Dienstverleners moeten er tevens voor zorgen dat hun personeelsleden naar behoren en continu worden opgeleid, zodat zij de nodige kennis van zaken hebben met betrekking tot het gebruik van toegankelijke producten en diensten. Die opleiding moet onder meer betrekking hebben op informatieverschaffing, advies en reclame." Dit zien wij onvoldoende terug in het voorliggende concept besluit. Voeg aan het besluit toe dat diensten via derde partijen ook moeten voldoen aan toegankelijkheidsvoorschriften.

Randvoorwaarde 4: Sectorspecifieke voorlichting en vraagbaak

In onze inbreng op de [internetconsultatie implementatiewetsvoorstel toegankelijkheidsvoorschriften](#) beschrijven we de noodzaak voor een informatiepunt waar mensen met een beperking, ondernemingen en toezichthouders vragen kunnen stellen over of producten en diensten voldoen aan de voorschriften van de Europese Toegankelijkheidsakte. In aanvulling hierop pleiten we ervoor dat er een sectorspecifiek informatiepunt komt voor antwoorden op vragen aangaande toegankelijkheid in het personenvervoer per vliegtuig en op water. Men kan bij dit informatiepunt antwoorden krijgen op vragen over welke regels er wel of niet gelden wanneer een persoon met een beperking een vliegreis of bootreis wil voorbereiden, maken en afhandelen.

Bovenstaande randvoorwaarden zien wij onvoldoende terug in het voorgestelde *Besluit toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig en over water*. Wij maken ons grote zorgen over of het voorliggende besluit voldoende verbeteringen van toegankelijkheid van personenvervoer per vliegtuig en over water gaat geven voor mensen met een beperking of chronische ziekte om op voet van gelijkheid te kunnen meedoen.

In bijlage A bij deze brief gaan we met vragen en opmerkingen specifiek in op onderdelen van het *Besluit toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig en over water* en de nota van toelichting en het IAK.

Indien gewenst geven wij graag meer toelichting.

Met vriendelijke groet,

Illya Soffer
Directeur Ieder(in)

BIJLAGE A

Specifieke vragen en opmerkingen over internetconsultatie Besluit toegankelijkheid personenvervoer luchtvaart scheepvaart

Over de internetconsultatie documenten hebben wij de volgende specifieke vragen en opmerkingen.

[Nota van toelichting AMvB Implementatie Toegankelijkheidsrichtlijn](#)

- Pagina 2, derde partijen 2.3: "Uit artikel 2, vierde lid, onderdeel d, van de Richtlijn vloeit voort dat de toegankelijkheidsvoorschriften niet van toepassing zijn op derde partijen die (online) tickets verkopen voor diensten die ze niet zelf aanbieden. Dienstverleners die vervolgens het personenvervoer per vliegtuig of over water uitvoeren kunnen dan niet verantwoordelijk worden gehouden wanneer de door derde partijen aangeboden tickets niet voldoen aan de toegankelijkheidsvoorschriften." Deze uitzondering is als volgt geformuleerd in de Europese Toegankelijkheidsakte in artikel 2, lid 4. *"Deze richtlijn is niet van toepassing op de volgende inhoud van websites en mobiele toepassingen: onderdeel D: van derden afkomstige inhoud die niet door de betrokken marktdeelnemer wordt gefinancierd of ontwikkeld en waarover deze geen zeggenschap heeft;"* Maar dit verwijst eerder naar inhoud op apps en websites en deze uitzondering gaat niet om diensten van derden. In overweging 20 van de Europese Toegankelijkheidsakte staat: "Zelfs als een dienst, of een deel daarvan, aan een derde wordt uitbesteed, mag de toegankelijkheid van die dienst niet in het gedrang worden gebracht en moeten de dienstverleners voldoen aan de verplichtingen van deze richtlijn. Dienstverleners moeten er tevens voor zorgen dat hun personeelsleden naar behoren en continu worden opgeleid, zodat zij de nodige kennis van zaken hebben met betrekking tot het gebruik van toegankelijke producten en diensten. Die opleiding moet onder meer betrekking hebben op informatievervalsing, advies en reclame."
- Pagina 3, over uitwerking toegankelijkheidsvoorschriften: "Ter verduidelijking zijn in bijlage II bij de Richtlijn voorbeelden gegeven hoe aan deze eisen kan worden voldaan. Daarnaast kan geput worden uit de Richtlijnen voor Toegankelijkheid van Webcontent (hierna: WCAG-richtlijnen). Private marktpartijen kunnen ondersteuning bieden door

middel van het certificeren van websites en documenten die voldoen aan WCAG-richtlijnen." Wie houdt toezicht op deze private marktpartijen die websites en documenten certificeren? Hoe en door welke partij wordt dit toezicht effectief geregeld?

- Pagina 6, over beoordeling onevenredige last: "Betrokken ondernemingen moeten zelf evalueren of hun dienstverlening voldoet aan de toegankelijkheidsvoorschriften. De aanpassing van hun dienstverlening aan de toegankelijkheidsvoorschriften geeft aanleiding tot het moeten maken van kosten. Deze aanpassingen mogen echter niet leiden tot een onevenredige last voor de betrokken ondernemingen. Als sprake is van een onevenredige last dan hoeft de dienst niet te voldoen aan de toegankelijkheidsvoorschriften. De beoordeling of sprake is van een onevenredige last moet door een onderneming worden gedaan en bewaard en in bepaalde omstandigheden worden herzien." Hoe en hoe vaak gaat ILT deze eigen beoordelingen van ondernemingen controleren?
- Pagina 6, over beoordeling onevenredige last: De Europese Toegankelijkheidsakte vereist dat fabrikanten van producten een conformiteitsbeoordeling doen op basis van bijlage IV van de Akte (zie artikel 7.2) en dienstverleners een vergelijkbare beoordeling op basis van bijlage V (artikel 13.2). Er is ook artikel 14 dat beide vrijstelt van de toegankelijkheidseisen als deze leiden tot een fundamentele wijziging van het product of de dienst of een onevenredige last voor het bedrijf veroorzaken. Er zijn geen criteria voor het beoordelen van fundamentele wijzigingen in de Europese Toegankelijkheidsakte, maar voor onevenredige lasten moet bijlage VI worden gebruikt. Maar in overweging 96 wordt uitgelegd dat "Teneinde bij te dragen tot de eenvormige toepassing van deze richtlijn moet de Commissie een werkgroep met relevante autoriteiten en belanghebbenden instellen om de uitwisseling van informatie en beste praktijken te faciliteren en advies te verstrekken. De samenwerking tussen autoriteiten en relevante belanghebbenden, waaronder personen met een handicap en organisaties die hen vertegenwoordigen, moet worden bevorderd, onder meer met het oog op een grotere consistentie bij de toepassing van de bepalingen van deze richtlijn inzake de toegankelijkheidsvoorschriften en om de uitvoering van de bepalingen inzake fundamentele wijziging en onevenredige last te monitoren." Deze werkgroep zal duidelijkheid kunnen geven over wat 'fundamentele

wijziging' betekent. Dat betreft de beoordeling voordat een product of dienst op de markt wordt gebracht. Maar er zijn ook enkele waarborgen waar markttoezichtautoriteiten een rol gaan spelen nadat het product of dienst al op de markt is gebracht. Zo kan de overheid bedrijven vragen om een afschrift van de beoordeling van fundamentele wijzigingen of onevenredige lasten (artikel 14.3 en artikel 19 voor producten). Een toezichthouder kan echter ook zelf producten beoordelen als deze redenen heeft om aan te nemen dat een product niet voldoet aan de toegankelijkheidsvoorschriften en eisen dat het product uit de handel wordt genomen, ook uit andere lidstaten, als de toegankelijkheid niet vaststaat (artikel 20).

- Pagina 7: "Artikel 1:8, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht bepaalt echter dat dit niet geldt wanneer het uitvoering van een bindend besluit van de Raad van de Europese Unie, van het Europees Parlement en de Raad gezamenlijk of van de Europese Commissie betreft. Aangezien onderhavig besluit implementatie van een EU-Richtlijn behelst, is het ontwerpbesluit niet voorgehangen bij de beide kamers der Staten-Generaal." Wij willen dat de Tweede en Eerste Kamer gelegenheid krijgen om zich uit te spreken over dit concept besluit.
- Pagina 9: "Als een dienst niet conform is, moet hiervan door de dienstverlener melding worden gedaan aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. In de praktijk volstaat het om een melding te doen aan de ILT die namens die minister wordt belast met het toezicht." Wat is dat voor dan voor soort melding? Een mailtje? Aan welke voorwaarden moet deze melding voldoen?
- Pagina 9: "Dienstverleners zijn zelf verantwoordelijk om een beoordeling uit te voeren of de voorschriften leiden tot een fundamentele wijziging dan wel een onevenredige last opleveren. Deze beoordeling moet worden bewaard en kan worden ingezien op verzoek van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. In de praktijk zal een verzoek afkomstig zijn van de ILT." Hoe en hoe vaak gaat ILT deze eigen beoordelingen van ondernemingen controleren?
- Pagina 10, transponeringstabel: "4, vierde lid (Toegankelijkheidsvoorschriften bebouwde omgeving) Bepaling wordt niet

in deze AMvB geïmplementeerd, aangezien Nederland geen gebruik maakt van dit lid. De lidstaten kunnen bepalen dat de bebouwde omgeving die door klanten van aangeboden diensten van personenvervoer over water en per vliegtuig wordt gebruikt, moet voldoen aan de toegankelijkheidsvoorschriften van bijlage III. Nederland maakt hier geen gebruik van." Wij begrijpen dat de regering grotendeels kiest voor een omzetting van alleen de minimale vereisten van de Europese Toegankelijkheidsakte. Van een digitaal sterk ontwikkeld handelsland als Nederland dat oog heeft voor economische kansen verwachten wij dat de Nederlandse overheid verder gaat dan het Europese compromis of minimum. De Toegankelijkheidsakte beperkt zich nu voornamelijk tot elektronische producten en diensten. Een toegankelijke ticketautomaat zal echter voor veel mensen met een beperking nutteloos zijn als ze het gebouw niet kunnen betreden vanwege de fysieke ontoegankelijkheid. Een vrijwillige norm voor het vergroten van toegankelijkheid van gebouwen is wat ons betreft daarom onvoldoende. Stel toegankelijkheidsvereisten van NEN-EN 17210 over de toegankelijkheid van de gebouwde omgeving verplicht voor ruimtes waarop de Toegankelijkheidsakte betrekking heeft, bestaand en nieuw.

- Pagina 11: in transponeringstabel: "4, achtste lid (Noodnummer) Deze bepaling hoeft niet te worden geïmplementeerd omdat het een verplichting voor de lidstaten betreft." In de Akte is het 8^e lid van artikel 4: "8. De lidstaten zien erop toe dat bij het beantwoorden van noodcommunicatie via het gemeenschappelijk Europees noodnummer „112" door de meest geschikte alarmcentrale, wordt voldaan aan de specifieke toegankelijkheidsvoorschriften van bijlage I, afdeling V, op de wijze die het meest geschikt is voor de nationale organisatie van noodhulpdiensten." Wat wordt bedoeld met: 'deze bepaling hoeft niet te worden geïmplementeerd?' Bij een verplichting moet je het toch juist wel implementeren?

[Beantwoording IAKvragen Europese Toegankelijkheidsrichtlijn lucht en scheepvaart](#)

- Pagina 1, over Rijksbrede afstemming, 2.1: "Voor het OV (trein, tram, metro, bus) zal de Richtlijn worden geïmplementeerd in het bestaande BTOV." In het BTOV worden dus onderdelen van de Europese Toegankelijkheidsakte meegenomen. Voor een beter en completer

overzicht van het totale pakket aan wet- en regelgeving en de uitwerking betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften moeten wij het aangepaste BTOV ook kunnen beoordelen. Daarna kunnen wij pas goed een eendoordeel vormen over de voorstellen om de Europese Toegankelijkheidsakte in Nederland te implementeren.

- Pagina 2, over gevolgen richtlijn, 2.3: "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." Op basis waarvan en wanneer kan deze conclusie wijzigen?
- Pagina 2, over gevolgen richtlijn: Als je een beroep wilt doen op uitzonderingen moet je weten wat een uitzondering mag zijn of niet. Formuleer zeer zorgvuldig de vrijstellingsgronden op basis waarvan vrijstelling kan worden verleend in overeenstemming met bijlage VI van de Toegankelijkheidsakte. Voorkom dat marktdeelnemers ten onrechte een beroep doen op grond van de onevenredige last en fundamentele wijzigingen. Zorg dat hier op gehandhaafd kan worden. Beoordelingen van marktdeelnemers door de markttoezichtautoriteit zijn openbaar beschikbaar en toegankelijk voor mensen met een beperking.
- Pagina 3 over toezicht: "De ILT zal belast worden met het toezicht op de naleving en de handhaving middels een wijziging van de Wet handhaving consumentenbescherming." Waarom is deze wetswijziging wet handhaving consumentenbescherming niet genoemd in het voorstel voor een Implementatiewet Toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten?
- Pagina 3 over toezicht: Gaat ILT toezicht houden op zowel de vervoerders als de concessieverleners? Aangezien het onder de wet gelijke behandeling komt is er vaak geen mogelijkheid om toezicht te houden op 'eenzijdig overheidshandelen.' Daarom vinden wij het belangrijk dat ILT ook aan de

voorkant alle concessies van luchtvaart en scheepvaart toetst op dit besluit.

- Pagina 3 over toezicht: Consumenten moeten weten hoe ze ILT toegankelijk en begrijpelijk kunnen benaderen. De mensen om wie het gaat moeten betrokken worden bij het monitoringskader.
- Pagina 3 over gevolgen voor bedrijven: "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 beslissingsdocument. Het beslissingsdocument kan ter controle opgevraagd worden door de handhavingsautoriteit. Ook is voorzien in een overgangperiode." Dit legt veel verantwoordelijkheid bij ondernemingen zelf. Richt hiervoor een informatie- en adviespunt in voor bedrijven, ondernemers en werkgevers waar zij informatie kunnen krijgen over toegankelijkheid van producten en diensten en de wetgeving hierbij. Dan weten marktdeelnemers en werkgevers beter waar zij aan toe zijn en wat hun verplichtingen zijn. Kijk hierbij als voorbeeld naar Digitoegankelijk.nl, waar overheidsorganisaties informatie en ondersteuning kunnen krijgen over digitale toegankelijkheid en het Tijdelijk besluit digitale toegankelijkheid. Dit informatiepunt kan ook worden ingezet voor informatie aan de toezichthouders, zoals in dit geval ILT.
- Pagina 4 over 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." De ILT valt onder verantwoordelijkheid van IenW. Logischer is daarom dat IenW de kosten voor het extra toezicht van ILT draagt.

[Concept regeling AMvB ter implementatie Toegankelijkheidsrichtlijn](#)

- Pagina 3, artikel 2.1.d over toepassingsgebied: "d. het verstrekken van informatie over vervoersdiensten, waaronder realtime reisinformatie; dit wordt, wat informatieschermen betreft, beperkt tot interactieve schermen op Nederlands grondgebied; en" Wat is de reden voor deze beperking van Nederlands grondgebied? Wat betekent dit voor een boot of vliegtuig uit het buitenland dat arriveert in Nederland, bijvoorbeeld een vliegtuig op Schiphol? Wat valt er onder 'interactieve informatieschermen'? Digitale borden op het perron of station? Of kan in dezen een app beschouwd worden als een interactief informatiescherm?
- Pagina 3, artikel 2.2 beschrijft uitzonderingen voor het toepassingsgebied, overeenkomstig artikel 2.4 in de Europese Toegankelijkheidsakte. Voorkomen moet worden dat ondernemingen ten onrechte een beroep doen op deze uitzonderingen. Hoe, hoe veel en hoe vaak controleert en monitort ILT of ondernemingen deze uitzonderingen van het toepassingsgebied goed opvolgen?
- Pagina 3, artikel 2.2 uitzonderingen toepassingsgebied: Het besluit is niet van toepassing op kantoorbestandsformats op websites en mobiele toepassingen die vóór 28 juni 2025 zijn gepubliceerd. Ook inhoud van websites en mobiele toepassingen die kunnen worden aangemerkt als archieven, waarvan de inhoud niet wordt bijgewerkt of aangepast na 28 juni 2025, valt buiten dit besluit. Mag hiermee dus een toegankelijke app of website bepaalde ontoegankelijke content bevatten als die voor 28-6-2025 is gepubliceerd? Over wat voor documenten hebben we het hier dan? Algemene voorwaarden bijvoorbeeld? Wat voor concrete consequenties heeft dit voor consumenten met een beperking?
- Pagina 4, over artikel 6 over fundamentele wijziging en onevenredige last: "1. De in artikel 3 bedoelde toegankelijkheidsvoorschriften zijn uitsluitend van toepassing voor zover de naleving ervan: a. geen ingrijpende wijziging van een dienst vereist, resulterend in een fundamentele wijziging van de wezenlijke aard ervan, en b. geen onevenredige last voor de betrokken dienstverlener oplevert." Het hierboven bedoelde artikel 3 is Artikel 3 van het implementatiewetsvoorstel: "Toegankelijkheidsvoorschriften 1. De aangeboden diensten voor personenvervoer over water en per vliegtuig

ieder(in)

voldoen aan de toegankelijkheidsvoorschriften in afdeling III en afdeling IV, onderdeel c, bij bijlage I van de richtlijn. 2. Micro-ondernemingen zijn vrijgesteld van de voorschriften bedoeld in het eerste lid." Dit voorstel legt veel nadruk op onevenredige lasten en fundamentele wijzigingen. Hoe kan voorkomen worden dat marktdeelnemers ten onrechte een beroep doen op deze gronden? Monitor als overheidsorganisatie / ILT de onevenredige last en de fundamentele wijzigingen en zorg dat hiervoor voldoende middelen en kennis zijn om dit op deskundige wijze te kunnen doen.

- Pagina 4, over artikel 6 over fundamentele wijziging en onevenredige last: "5. Dienstverleners die uit andere bronnen dan eigen middelen financiering ontvangen ter verbetering van de toegankelijkheid, ongeacht of het om publieke of particuliere financiering gaat, kunnen geen beroep doen op het eerste lid, onderdeel b." Dit eerste lid, onderdeel B is: "b. geen onevenredige last voor de betrokken dienstverlener oplevert." Wanneer je subsidie ontvangt of anderszins financiering, kan je geen beroep doen op de onevenredige last. Hoe gaat dit gemonitord en gehandhaafd worden?