

## Reactie op concept wijziging Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer

**Aan** : Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat  
**Van** : Ieder(in)  
**Onderwerp** : Reactie op concept *wijziging Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer*  
**Datum** : 05-08-2022  
**Inlichtingen bij** : Wouter Bolier, [w.bolier@iederin.nl](mailto:w.bolier@iederin.nl)  
**Bijlagen** : 1

Geachte heer, mevrouw,

Deze reactie op het voorstel voor een *wijziging Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer* 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 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](#). Daarnaast reageerden wij op de internetconsultatie voor het voorgestelde [Besluit toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig en over water](#). Nu reageren wij namens mensen met een beperking of chronische ziekte op het voorliggende wijzigingsvoorstel voor het *Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer*. 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 het openbaar vervoer. Wij missen in het voorliggende besluit en de nota van toelichting duidelijkheid over de volgende (procedurele) zaken:

- De nota van toelichting bij dit besluit beschrijft op pagina 12, paragraaf 11, 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 van 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 door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) 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 en de *Wijziging Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer*:

- 1) Regel goed markttoezicht op de uitvoering
- 2) Geef de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een actieve rol
- 3) Maak diensten van derde partijen ook toegankelijk
- 4) Zorg voor sectorspecifieke voorlichting en een vraagbaak
- 5) Zorg dat nieuwe OV-betaalwijzen ook onder de toegankelijkheidsvoorschriften vallen

Een deel van deze randvoorwaarden benoemen we in de eerdere inbreng op de internetconsultatie op het voorstel voor een *Implementatiewet Toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten*. Hieronder beschrijven we uitgebreid de volgens ons noodzakelijke en specifieke randvoorwaarden voor het concept *Wijziging Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer*.

### **Randvoorwaarde 1: Regel goed markttoezicht op de uitvoering**

De 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.

# ieder(in)

- Voor ILT wordt toegankelijkheid een nieuw en groot 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 nemen 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. Zo 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 wijzigingsbesluit missen we een actieve rol voor de ILT. Een meer actieve rol van de ILT is nodig voor:

- 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.
- Ieder(in) adviseert een duidelijk eigenaarschap; wie is waarvoor verantwoordelijk. Het *Besluit toegankelijkheid OV* valt hoofdzakelijk onder verantwoordelijkheid van IenW. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) valt onder verantwoordelijkheid van IenW. Logischer is daarom dat het uitvoerende ministerie IenW de budgettaire gevolgen van dit besluit draagt.

### **Randvoorwaarde 3: Maak 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 ook 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 informatieverstopping, 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: Zorg voor 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 openbaar vervoer. Men kan bij dit informatiepunt antwoorden krijgen op vragen over welke regels er wel of niet gelden wanneer een persoon met een beperking een reis wil voorbereiden, maken en afhandelen.

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

### **Randvoorwaarde 5: Zorg dat nieuwe OV-betaalwijzen ook onder de toegankelijkheidsvoorschriften vallen**

De openbaar vervoersector zit momenteel in een transitie naar het nieuwe OV betalen, OV Pay. Steeds meer OV-bedrijven maken hun systemen, voertuigen en stations klaar voor nieuwe manieren van betalen. Het moet straks mogelijk zijn om in en uit te checken met betaalpas, QR-code, OV-chipkaart en met je mobiele telefoon. In het Reizigersmanifest hebben de consumentenorganisaties ervoor gepleit dat deze nieuwe betaalwijzen van meet af aan inclusief zijn. Dat wil zeggen: bruikbaar voor iedereen. Reeds bij de invoering van een nieuwe betaalwijze moet deze toegankelijk en bruikbaar

zijn voor alle reizigers. Reizigers met een beperking moeten net als ieder ander van alle OV-diensten en producten op gelijkwaardige wijze gebruik te kunnen maken, zonder extra financieel risico te lopen. Het is belangrijk dat deze verschillende en eventuele nieuwe betaalwijzen onder de toegankelijkheidsvoorschriften van de Europese Toegankelijkheidsakte vallen. Bijvoorbeeld artikel 2, lid 1i voor betaalterminals en 1ii voor onder andere ticketautomaten en incheckautomaten. Zodat de reiziger met een beperking op een toegankelijke wijze kan inchecken, uitchecken en (digitaal) betalen voor reizen met het openbaar vervoer.

In bijlage A bij deze brief gaan we met vragen en opmerkingen specifiek in op onderdelen van het *wijzigingsvoorstel Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer*, 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 *Wijziging Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer***

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

#### [Beantwoording IAKvragen Implementatiebesluit Toegankelijkheidsrichtlijn OV](#)

- Op pagina 1, hoofdstuk 2.2 Sector, laatste regel staat: 'Daarnaast wordt door VWS belangenbehartigers van personen met een beperking om advies gevraagd in de consultatiefase van het implementatietraject van de gehele Richtlijn.' Vanuit Ieder(in) vinden we het belangrijk dat mensen met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties vanaf het begin worden betrokken bij de ontwikkeling en uitwerking van regelgeving en AMvB's. Dit is nu niet het geval; Ieder(in) wordt enkel periodiek bijgepraat over de voortgang op het proces en er wordt niet om inhoudelijk advies gevraagd ten aanzien van de inhoud. Hoe worden belangenbehartigers dan om advies gevraagd, anders dan te vragen te reageren op deze internetconsultatie? In onze inbreng op de [internetconsultatie implementatiewetsvoorstel toegankelijkheidsvoorschriften](#) beschrijven we als eerste randvoorwaarde het betrekken van (belangenorganisaties van) mensen met een beperking bij het ontwikkelen van wet- en regelgeving. Vooraf dus en niet achteraf via een reactie op een internetconsultatie.
- Pagina 2, hoofdstuk 2.3, een-na-laatste zin: "Daarnaast voorziet artikel 12 van de Richtlijn in overgangsmatregelen tot 28 juni 2030 en voor zelfbedieningsterminals tot uiterlijk 2045." Artikel 12 van de richtlijn gaat over 'Identificatie van marktdeelnemers die zich met producten bezighouden.' Hier worden geen overgangsmatregelen genoemd. Artikel 32 gaat wel over overgangsmatregelen; voor diensten tot 2030 en zelfbedieningsterminals tot 2045.
- Pagina 3, eerste regel, over administratieve lasten voor bedrijven: "..., 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." In de *Market Impact Assessment* staat: "Due to a lack of data, "best estimates" have been used to estimate the administrative burdens. More specifically, it has been assumed for all relevant priority goods and services that it



takes one FTE one eight-hour working day with an average wage of 18 EUR per hour to provide accessible information about the respective good or service. Hence, it is assumed that each company active in the relevant markets incurs 144 EUR in relation to administrative burdens. The total administrative burdens is thus estimated as the aggregate assumed costs per company multiplied with the number of businesses active in the respective market." Het beoordelen van toegankelijkheid van een openbaar vervoersdienst is van een andere orde dan van bijvoorbeeld een product. Het lijkt ons niet aannemelijk dat dit geschatte gemiddelde voor alle producten en diensten onder het bereik van de Toegankelijkheidsakte ook van toepassing is op openbaar vervoersdiensten.

- Pagina 3, bij gevolgen voor overheid, staat: "Gezien de aard van de Richtlijn is het voorstelbaar dat de budgettaire gevolgen ten lasten zullen zijn van de rijksbegroting van VWS." Het Besluit toegankelijkheid OV valt hoofdzakelijk onder verantwoordelijkheid van IenW. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) valt onder verantwoordelijkheid van IenW. Logischer is daarom dat het uitvoerende ministerie IenW de budgettaire gevolgen van dit besluit draagt.

## [Consultatieversie Wijziging Besluit toegankelijkheid OV ivm implementatie Toegankelijkheidsrichtlijn](#)

### Voorstel wijziging Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer

- Pagina 3, artikel 10b, lid 1.d luidt nu als volgt: "het verstrekken van informatie over vervoersdiensten, waaronder informatie in de vorm van realtimetekst of, als het informatieschermen betreft, op interactieve schermen op Nederlands grondgebied." De Akte spreekt in artikel 2 toepassingsgebied, lid 2.c over: "waaronder realtime-reisinformatie." Bij bijlage I afdeling IV lid c.ii staat: "realtime-reisinformatie (dienstregelingen, informatie over verkeersstoringen, verbindingdiensten, aansluiting op andere vervoermiddelen enz.)." Realtimetekst betekent iets anders; dit is de internationale teksttelefonie standaard. Artikel 3.14 van de Akte geeft als definitie voor 'realtimetekst': "vorm van schriftelijke conversatie tussen twee punten of in meerpuntenconferenties, waarbij de ingevoerde tekst op zodanige wijze wordt verzonden dat het bericht door de gebruiker wordt ervaren als doorlopend en letter voor letter tot stand komend." Deze definitie wordt ook genoemd in het voorgestelde wijzigingsbesluit onder artikel 10a, lid I. Met realtime-reisinformatie wordt volgens ons bedoeld het

# ieder(in)

realtime weergeven van de reisinformatie, bijvoorbeeld het aantal minuten vertraging van een bus of tram op dat moment.

- Pagina 3, artikel 10b, lid 3 over "niet van toepassing op de volgende inhoud van websites en mobiele toepassingen" gevolgd door een opsomming, a, b, c, d en e. Mag hiermee 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 3, artikel 10b, lid 3.d over uitzondering van derden afkomstige inhoud. Deze uitzondering 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 informatieverschaffing, advies en reclame."
- Pagina 4, artikel 10c.3: "Micro-ondernemingen zijn vrijgesteld van de verplichtingen vermeld in het eerste lid en van elke verplichting in verband met de naleving van die voorschriften." Ook al hebben ze geen wettelijke verplichting, ondersteun (nieuwe) micro-ondernemingen om hun producten en diensten toegankelijk te maken, bijvoorbeeld door het aanbieden van toegankelijkheidstrainingen. Overweging 72 van de Toegankelijkheidsakte stelt verplicht dat "alle micro-ondernemingen er, met het oog op een groter concurrentievermogen en groeipotentieel ervan in de interne markt, toe worden aangemoedigd producten te vervaardigen, in te voeren of te distribueren en diensten te verlenen die voldoen aan de toegankelijkheidsvoorschriften van deze richtlijn. De lidstaten moeten micro-ondernemingen derhalve de nodige richtsnoeren en instrumenten geven om de toepassing van de nationale maatregelen ter omzetting van deze richtlijn te faciliteren."
- Pagina 4, artikel 10e.2 over de vereiste informatie van dienstverleners: "De informatie wordt aan het publiek schriftelijk en mondeling ter beschikking gesteld, mede op een manier die toegankelijk is voor personen met een handicap." Dat is goed en juichen wij toe. Deze informatie moet ook voor de toezichthouder Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) – op verzoek – ter beschikking worden

gesteld. Hoe, hoe veel en hoe vaak controleert en monitort ILT ondernemingen op deze vereiste informatie? Consumenten moeten daarnaast weten hoe ze ILT toegankelijk en begrijpelijk kunnen benaderen bij vragen of klachten. De mensen om wie het gaat moeten betrokken worden bij het monitoringskader.

- Pagina 4, artikel 10h, dat het voorgestelde toe te voegen hoofdstuk aan het Besluit toegankelijkheid openbaar vervoer mede berust op artikel 5c van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte. Dat vinden wij een goede zaak.

## Nota van toelichting

- Pagina 8, bij 2.3 over derde partijen: De uitzondering van derden in de Europese Toegankelijkheidsakte 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 informatieverschaffing, advies en reclame."
- Pagina 8, bij 2.4 Externe software: "Een website wordt geacht te voldoen aan de toegankelijkheidsvoorschriften van de Richtlijn als de website ondersteunt dat deze door een externe software luidop gelezen kan worden." Alleen voorgelezen kunnen worden is absoluut niet voldoende. De voorleesfunctie is een voorbeeld van toegankelijkheid in De Akte. De toegankelijkheidsvoorschriften van Bijlage 1 gelden ook voor websites en externe software en omvatten meer dan de voorleesfunctie.
- Pagina 9, bovenste zin, over certificeren van websites en documenten. Wie houdt toezicht op deze private marktpartijen die websites en documenten certificeren? Hoe en door welke partij wordt dit toezicht effectief geregeld?
- Pagina 9, over micro-ondernemingen. Ook al hebben ze geen wettelijke verplichting, ondersteun (nieuwe) micro-ondernemingen om hun producten en diensten toegankelijk te maken, bijvoorbeeld door het aanbieden van toegankelijkheidstrainingen. Daarnaast moeten OV-bedrijven gestimuleerd

worden uitsluitend met micro-ondernemingen samen te werken die wél toegankelijke producten en diensten leveren.

- Pagina 10, bij 5.2 over verhouding tot bestaande EU-regelgeving: "Bovengenoemde rechtshandelingen van de Unie bevatten al bepalingen ten aanzien van informatie en toegankelijkheid. Deze bepalingen blijven gelden. De extra voorschriften met betrekking tot informatieverstrekking in de Richtlijn vormen een aanvulling hierop. Diensten die reeds voldoen aan de voorschriften ten aanzien van toegankelijkheid in deze rechtshandelingen van de Unie, worden geacht ook aan de overeenkomstige voorschriften van de Richtlijn te voldoen." Dit vinden wij een goede en juiste benadering.
- Pagina 11, bovenste regel over wijzigingen in voorgestelde wetten. De wetswijziging Wet handhaving consumentenbescherming is niet genoemd in het voorstel voor een Implementatiewet Toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten.
- Pagina 11, over toezicht en handhaving; 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 openbaar vervoer toetst op dit besluit.
- Pagina 12, over inwerkingtreding: "Conform artikel 31 van de Richtlijn dienen de nationale bepalingen ter implementatie van de Richtlijn met ingang van 28 juni 2025 te worden toegepast. De in de Richtlijn geboden uitzonderingen zijn niet van toepassing op hetgeen in dit besluit wordt geregeld." Dit is tegenstrijdig met de opmerking in het IAK op pagina 2 bij 2.3 dat is voorzien in overgangsmaatregelen tot 2030 en voor zelfbedieningsterminals tot 2045. Het IAK verwijst hier naar artikel 12 van de Toegankelijkheidsakte, maar dit moet artikel 32 zijn.
- Pagina 13, bij artikel 10b over toepassingsgebied. De Europese Toegankelijkheidsakte beschrijft personenvervoer per vliegtuig, bus, trein en over water. Trams en metro's vallen ook onder het besluit Toegankelijkheid OV. Daarom verwachten wij dat de toegankelijkheidsvoorschriften voor bus en trein ook van toepassing zijn op trams en metro's.
- Pagina 13, artikel 10b, over toepassingsgebied. Mag met deze uitzondering van 10b, artikel 2, derde lid 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?

# ieder(in)

- Pagina 14, artikel 10<sup>e</sup> over verplichtingen van dienstverleners: "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 de minister wordt belast met het toezicht." Wanneer een burger of belangenorganisatie constateert of vermoedt dat een dienstverlener niet voldoet aan de toegankelijkheidsvoorschriften, dan moet zij ook hiervan melding kunnen doen bij ILT. Consumenten moeten daarom weten hoe ze ILT toegankelijk en begrijpelijk kunnen benaderen bij vragen of klachten.
- Pagina 16, transponeringstabel: "4, vierde lid (Toegankelijkheidsvoorschriften bebouwde omgeving) De lidstaten kunnen bepalen dat de bebouwde omgeving die door klanten van aangeboden diensten van personenvervoer per bus of trein 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 bebouwde omgeving verplicht voor ruimtes waarop de Toegankelijkheidsakte betrekking heeft, bestaand en nieuw. Het is namelijk belangrijk dat toegankelijke openbaar vervoersdiensten in eveneens toegankelijke openbaar vervoerstations worden aangeboden.
- Pagina 16, transponeringstabel: "4, zesde lid (Richtsnoeren voor micro-ondernemingen). Behoeft een implementatie, het betreft een feitelijke handeling." Er lijkt hier sprake van een tikfout. Wordt hier bedoeld dat hier géén implementatie behoeft?
- Pagina 19, transponeringstabel: "29 (toezicht en handhaving). 6b.1 Wet handhaving en consumentenbescherming." De wetswijziging wet handhaving consumentenbescherming is niet genoemd in het voorstel voor een Implementatiewet Toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten.