

Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie

Besluit toegankelijkheid personenvervoer per vliegtuig en over water

(Internetconsultatie van 4 april tot en met 16 mei 2022)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt de implementatie voor van de Europese Toegankelijkheidsvoorschriften (EU/2019/882) voor personenvervoer per vliegtuig en over water. Dit vergroot de toegankelijkheid van informatie voor personen met een handicap. Er worden minimumeisen gesteld voor personenvervoer per vliegtuig en over water, vanaf 28 juni 2025. Dit was eerder nog niet geregeld.

Doel van de Regeling

De Europese Toegankelijkheidsvoorschriften van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 hebben een breed toepassingsbereik. Daarom is de implementatie onderverdeeld bij meerdere ministeries. De meer centrale 'Implementatie WET toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten' is pas al in internetconsultatie geweest van 22-12-2021 tot en met 25-2-2022.

Deze AMvB (Algemene maatregel van Bestuur) spitst zich toe op de diensten voor personenvervoer door de lucht en over water, en is dus een deeltwerking van de ImplementatieWET.

Door het opleggen van minimumeisen wordt de (digitale) toegankelijkheid van informatie vergroot. Daardoor wordt de samenleving inclusiever en kunnen personen met een handicap gemakkelijker zelfstandig leven. De AMvB schrijft, bijvoorbeeld, voor dat websites en apps op meer dan één zintuigelijke manier digi-toegankelijk moeten zijn.

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

Daarnaast bevorderen heldere regels het functioneren van de interne markt omdat het vrije verkeer van producten en diensten wordt gestimuleerd.

Volgens een analyse uitgevoerd in opdracht van de Europese Commissie zou het voldoen aan de toegankelijkheidsvoorschriften een kost van 6.000 EUR – tot 13.000 EUR met zich meebrengen per onderneming. Volgens deze studie zal de wetgeving ook tot opbrengsten leiden, namelijk door de harmonisatie van de voorschriften in de Europese Unie.

De internetconsultatie

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting. Verder is gevraagd om feedback op de inschatting van de uitvoeringskosten (zie ook de Nota van Toelichting).

De reacties

Er zijn in totaal 5 reacties ingediend, hiervan zijn er 4 openbaar. Indieners zijn:

- Maatschappelijke organisaties: Reizigersvereniging Rover en Ieder(in);
- Brancheorganisaties, onder meer BARIN;
- Luchtvaartmaatschappijen: KLM.

1. Algemeen beeld van de reacties

De indieners spreken zich vooral uit over de volgende thema's:

a. Verduidelijking en vragen over de regelgeving

Er zijn bij een aantal partijen nog onduidelijkheden en vragen over de interpretatie van de regelgeving.

b. De randvoorwaarden voor de toepassing van de regelgeving

Er worden randvoorwaarden genoemd voor een goede implementatie van de Europese Toegankelijkheidsakte. Onder andere wordt er aangeraden om duidelijk te beschrijven wanneer er sprake kan zijn van een fundamentele wijziging of onevenredige last. Er wordt ook voorgesteld om duidelijk vast te stellen wat de praktische implicaties zijn van de richtlijn.

c. De verhouding van de regelgeving tot internationale afspraken en verdragen

Er wordt aandacht gevraagd voor de aansluiting van de regelgeving bij internationale afspraken die al op dit gebied bestaan, en mogelijk conflict met reeds bestaande regels.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst aan de hand van individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

a. Verduidelijking en vragen over de regelgeving

- Het is onduidelijk waarom Nederland geen gebruik maakt van lid 4, artikel 4 van de EU-richtlijn waarin staat dat de lidstaten, gelet op de binnenlandse omstandigheden, 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.
- Duidelijkheid wordt gemist betreffende over het volgende: De wijziging van de Wet handhaving consumentenbescherming is niet genoemd in het voorstel voor een Implementatiewet Toegankelijkheidsvoorschriften producten en diensten. Deze wijzigingen worden ook niet

genoemd in het ontwerp besluit toegankelijkheidsvoorschriften personenvervoer per vliegtuig en over water.

- Dienstverleners moeten ervoor 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. Dit wordt onvoldoende teruggezien in het voorliggende concept besluit.
- Er wordt gepleit voor een sectorspecifiek informatiepunt voor antwoorden op vragen aangaande toegankelijkheid in het personenvervoer per vliegtuig en op water.
- Gevraagd wordt hoe artikel 2(4), sub d van de Richtlijn geïnterpreteerd moet worden in het licht van het feit dat veelvuldig wordt samengewerkt met derde partijen. Gevraagd wordt wanneer precies sprake is van inhoud afkomstig van een derde partij zoals bedoeld in artikel 2(4) sub d Richtlijn, en hoe breed de reikwijdte is van artikel 2(4) sub d Richtlijn. Zo halen veel buitenlandse airline-leden naast het verkoopkanaal via hun eigen website een groot gedeelte van hun omzet door middel van verkoop van hun tickets door derden. Dit betekent dat zij niet altijd zicht hebben op hoe die andere verkoopkanalen de toegankelijkheid hebben geborgd bij het boeken.
- Luchtvaartmaatschappijen moeten maatregelen treffen om te waarborgen dat informatie over (lucht)vervoersdiensten, diensten op basis van mobiele apparaten, interactieve informatieschermen en interactieve zelfbedieningsterminals toegankelijk zijn voor personen met een handicap of functionele beperking. De beknopte Nota van toelichting is vooralsnog zeer algemeen. Daarmee is het nog niet voldoende duidelijk welke maatregelen moeten worden getroffen.
- In § 3 Nota van toelichting staat een korte uitwerking van de toegankelijkheidsvoorschriften. Deze uitwerking is summier en bevat voornamelijk een verwijzing naar Bijlage I, Afdeling I-IV van de Richtlijn waarin de algemene en sectorspecifieke normen staan opgesomd, alsmede de indicatieve (niet-limitatieve) lijst van voorbeelden opgenomen in Bijlage II van de Richtlijn. Met het oog op de rechtszekerheid zou een meer gedetailleerde uitwerking van de toegankelijkheidsvoorschriften worden verwelkomd.

b. De randvoorwaarden voor de toepassing van de regelgeving

- De Tweede en Eerste Kamer zouden zich moeten uitspreken over dit concept besluit in samenhang met de overige besluiten en het implementatiewetsvoorstel.
- Voor een beter en completer overzicht van het totale pakket aan wet- en regelgeving en de uitwerking betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften moeten alle AMvB's in zijn geheel beoordeeld worden om een goed een eindoordeel te 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.
- Regel goed markttoezicht op de uitvoering. Beoogd toezichthouder voor voorliggend besluit is de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).
- Geef ILT een actieve rol.

- Voor het goed kunnen monitoren en verbeteren van de toegankelijkheid van producten en diensten is een goedwerkend feedbackmechanisme van groot belang.
- Stel sancties in voor het niet naleven van de toegankelijkheidsvoorschriften, bijvoorbeeld in de vorm van boetes.
- De toegankelijkheidsvereisten zouden geen onevenredige last voor de betrokken dienstverlener moeten opleveren.
- 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.
- Regel markttoezicht. Betrek hierbij ervaringsdeskundigen. Als een onderneming een beroep wil doen op uitzonderingen vanwege onevenredige lasten moet duidelijk zijn wat een uitzondering mag zijn of niet.
- De EU richtlijn raadt het principe "denk eerst klein" aan om de economische last voor ondernemingen vast te stellen. De Europese Commissie zou meer moeten verduidelijken hoe ondernemingen dit principe moeten volgen om de economische last zoveel mogelijk te beperken.

c. De verhouding van de regelgeving tot internationale afspraken en verdragen

- Het is goed is dat wet- en regelgeving als deze op Europees niveau wordt verankerd. Wel is het belangrijk dat die EU-regelgeving dan aansluit bij internationale afspraken.
- Er moet zeer duidelijke wetgeving inzake aansprakelijkheid opgesteld worden. Het moet helder zijn welke partij bij klachten aansprakelijk is. De verkopende partij of de uitvoerende partij. Het is te zien bij andere internationale wetgeving op het gebied van consumentenbescherming (o.a. richtlijn EU261/2004) dat hier vaak een verschil van interpretatie is tussen de lidstaten en dat niet elke inspectie in de verschillende landen op dezelfde manier handelt.
- Meer toelichting is gewenst over hoe het Besluit zich specifiek verhoudt tot bestaande (EU-) wetgeving en de daarin aan de verschillende bij luchtvervoer betrokken partijen bij luchtvervoer toebedeelde verantwoordelijkheden. Een belangrijk voorbeeld in dit verband betreft de verantwoordelijkheden van het " Beheersorgaan van de luchthaven".
- Er wordt gesteld dat het Besluit niet uitwerkt hoe het zich specifiek verhoudt tot bestaande wetgevingen en de daarin toegewezen verantwoordelijkheden aan de verschillende bij luchtvervoer betrokkenpartijen, zoals luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en grondafhandelaren.
- De mening van de Europese Commissie dat het functioneren van de interne markt consistente toegankelijkheidsregels vereist wordt onderschreven. Meer helderheid is gewenst over de rechtszekerheid betreffende de toepassing van de Regelgeving en hoe de EU lidstaten zouden moeten handelen in overeenstemming met de VN-VRPH.