

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

Wijziging van het Besluit toegankelijkheid van het openbaar vervoer,

in verband met de implementatie van Richtlijn (EU) 2019/882 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 betreffende de toegankelijkheidsvoorschriften voor producten en diensten (PbEU 2019, L 151)

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetaik.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 bus en trein en voor stedelijke- en voorstedelijke en regionale vervoersdiensten. 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.

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 beperking. Het kan gaan om de volgende informatie:

- producten en diensten voor personenvervoer;
- informatie vóór en tijdens de reis;
- informatie bij annulering of vertraging;
- 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 het openbaar vervoer (trein, tram, metro, bus). Voor de implementatie voor personenvervoer per vliegtuig en over water wordt een aparte AMvB opgesteld.

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.

Daarnaast wordt door VWS belangenbehartigers van personen met een beperking om advies gevraagd 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 betrokkenen leiden noch tot een fundamentele wijziging in de aard van de dienst. Voor nadere uitwerking van de effecten, zie ook bij vraag 7. Daarnaast voorziet artikel 12 van de Richtlijn in overgangsmatregelen 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 zorgt ervoor dat relevante informatie voor het personenvervoer met het OV voor iedereen even toegankelijk is. Dit is wenselijk om een aantal redenen:

- Een omgeving waar producten en diensten beter toegankelijk zijn, draagt bij tot een inclusievere samenleving en vergroot de zelfstandigheid voor mensen met een beperking.
- Er zijn geen 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 bij het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een beperking (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 beperking 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 van het VN-VRPH in verband met toegankelijkheid na te komen.

4. Wat is het doel?

Door het opleggen van minimumeisen voor veelgebruikte producten en diensten zorgt de Richtlijn dat de toegankelijkheid wordt vergroot. Een omgeving waar producten en diensten beter toegankelijk zijn, draagt bij aan een inclusievere samenleving. Dit bevordert de zelfstandigheid voor mensen met een beperking. Daarnaast bevorderen 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, zie bijlage 1.

Voor het personenvervoer met het OV zal implementatie plaatsvinden door middel van een wijziging van het Besluit toegankelijkheid van het OV op basis van artikel 8, tweede lid, van de Wet gelijke behandeling op grond van beperking of chronische ziekte (Wgbh/z). IenW stelt de sectorale AMvB op voor het personenvervoer met het OV. Voor het personenvervoer over water en door de lucht stelt IenW een nieuwe AMvB op.

De ILT is verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving en de handhaving. Dit op basis van 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.

Gevolgen voor bedrijven:

Aanpassing van de faciliteiten kost geld. Deze kosten kunnen afhankelijk van de inventarisatie hoog 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. Daarnaast zou er sprake kunnen zijn van eenmalige nalevingskosten tussen de 6.000 en 13.000 EUR om aan de toegankelijkheidseisen te voldoen, zie bijlage 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 en dit moeten zij zelf bijhouden in een 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 met het openbaar vervoer 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.

1 <https://www.internetconsultatie.nl/implementatiewettoegankelijkheid>

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).