

Vergaderjaar 2009–2010

29 355

Gelijke behandeling voor mensen met een handicap of een chronische ziekte

24 170

Gehandicaptenbeleid

A

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 11 februari 2010

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport/Jeugd en Gezin¹ heeft bij brief van 5 november 2009 (kenmerk 145272.u) aangegeven in afwachting van de vragen van de commissie VWS in de Tweede Kamer mogelijk nog vragen te hebben over het Ontwerpbesluit houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen.

Vervolgens heeft de commissie de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport op 2 december 2009 een brief gestuurd.

De staatssecretaris heeft op 9 februari 2010 gereageerd.

De commissie brengt bijgaand verslag uit van het gevoerde schriftelijk overleg.

De griffier van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport/Jeugd en Gezin,
Warmolt de Boer

¹ Samenstelling:

Werner (CDA), Van den Berg (SGP), Dupuis (VVD), (vice-voorzitter) Rosenthal (VVD), Swenker (VVD), Tan (PvdA), Van de Beeten (CDA), Slagter-Roukema (SP) (voorzitter), Linthorst (PvdA), Biermans (VVD), Putters (PvdA), Hamel (PvdA), Engels (D66), Thissen (GL), Goyert (CDA), Peters (SP), Quik-Schuijt (SP), Huijbregts-Schiedon (VVD), Laurier (GL), Ten Horn (SP), Meurs (PvdA), Leunissen (CDA), De Vries-Leggedoor (CDA), Koffeman (PvdD), Kuiper (CU), Lagerwerf-Vergunst (CU), De Boer (CU), Yildirim (Fractie-Yildirim), Flierman (CDA) en Benedictus (CDA).

BRIEF AAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT

Den Haag, 2 december 2009

Bij brief van 5 november 2009 (kenmerk 145272.u) heeft de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport/Jeugd en Gezin aangegeven in afwachting van de vragen van de commissie VWS in de Tweede Kamer mogelijk nog vragen te hebben over het Ontwerpbesluit houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen.

De leden van de fracties van de PvdA en de SP maken hiervan gebruik en vragen waarom ervoor gekozen is om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een handicap of chronische ziekte te regelen op de wijze zoals dit in het besluit is verwoord. Zij wijzen in dit verband op de verschillende wetten, regelingen en Europese regelgeving die tezamen het openbaar vervoer daadwerkelijk toegankelijker moeten maken.

Is het opleggen van een verplichting voor een toegankelijk openbaar vervoer aan gemeentelijke en provinciale besturen niet een effectievere weg, die met minder regelgeving gepaard zou kunnen gaan? Het is immers goed denkbaar dat gemeenten en provincies middels de aanbesteding van het openbaar vervoer eisen kunnen stellen aan de vervoerder met betrekking tot de toegankelijkheid. Tevens zijn deze besturen beter in staat om de regeling qua tijd en plaats af te stemmen. Ook de rijksoverheid zou bij aanbestedingen eisen kunnen stellen aan de vervoerder.

Daarbij komt dat de uitvoering van andere wetten met betrekking tot gehandicapten, zoals de WMO, ook in handen is van de gemeente. Is het voor gehandicapten en chronisch zieken niet duidelijker als de verplichting wordt neergelegd bij gemeente en provinciaal bestuur en is hiermee het beoogde doel van een toegankelijker vervoer niet meer gediend, zo vragen de leden van deze fracties.

De commissie ziet uw reactie met belangstelling tegemoet.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport/Jeugd en Gezin,
T. M. Slagter-Roukema

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VOLKSGEZONDHEID, WELZIJN EN SPORT

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 februari 2010

Met belangstelling heeft het kabinet kennisgenomen van de vragen naar aanleiding van de brief van 16 oktober 2009 waarbij het Ontwerpbesluit houdende regels betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer en de daartoe te verrichten aanpassingen werd voorgehangen aan de Eerste en Tweede Kamer.

Het kabinet is verheugd dat met instemming op het ontwerpbesluit is gereageerd door de fracties en wil graag antwoord geven op de vragen in uw brief van 2 december 2009, met het bovenaangegeven kenmerk.

De leden van de fracties van de PvdA en de SP vragen waarom ervoor gekozen is om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een handicap of chronische ziekte te regelen op de wijze zoals dit in het besluit is verwoord. Zij wijzen in dit verband op de verschillende wetten, regelingen en Europese regelgeving die tezamen het openbaar vervoer daadwerkelijk toegankelijker moeten maken.

De invoering van het hoofdstuk openbaar vervoer in de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz) en het ontwerpbesluit hebben een andere achtergrond en strekking dan de door de fracties bedoelde sectorale wetten en regelingen. Die regels zijn niet overbodig geworden. De sectorale regelgeving vormt een belangrijk onderdeel van het eerste beleidsspoor dat nader wordt ingevuld met voorwaardenscheppend en stimulerend beleid tot verbetering van de gelijke behandeling van mensen met een handicap of chronische ziekte, waaronder het vergroten van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. De sectorale (Europese) regelgeving dekt niet de toegankelijkheid van het gehele openbaar vervoer en bijbehorende infrastructuur. Deze regelgeving ziet bovendien niet op rechtsbescherming van de reiziger met een handicap.

Kortom, de vele verantwoordelijke partijen zijn op grond van de sectorale regelgeving wel gehouden maatregelen voor mensen met een handicap te nemen maar degene met een handicap zelf kan daarop maar beperkt een beroep doen.

Om voornoemde redenen kunnen die sectorale regelgeving en het beleid geen vervanging zijn van hetgeen met dit besluit is beoogd.

De rechtsbescherming wordt verbeterd via het tweede beleidsspoor met voorliggend besluit. Dit ontwerpbesluit is een uitwerking van de verplichting in artikel 8, tweede lid, Wgbh/cz waarin is bepaald dat over te verrichten aanpassingen regels worden gesteld. Die verplichting werd opgenomen bij de nota van wijziging van de Wgbh/cz waarbij het openbaar vervoer als apart hoofdstuk is ingevoerd (Kamerstukken II 2001/02, 28 169, nr. 12) naar aanleiding van een amendement van de Tweede Kamer.

Het besluit is daarbij gebonden aan de systematiek van de Wgbh/cz en de richtlijn nr. 2000/78/EG waarop de wet is gebaseerd: rechtsbescherming tegen ongelijke behandeling en de plicht om voor mensen met een handicap of chronische ziekte aanpassingen te verrichten waar deze redelijk zijn.

Met de generieke aanpassingen in dit ontwerpbesluit is aansluiting gezocht bij de sectorale eisen die van toepassing zijn op bijvoorbeeld stations, treinen en bussen om te voorkómen dat er met elkaar strijdige toetsingskaders ontstaan. De vervoerders en beheerders van infrastructuur (gemeenten, provincies, Rijkswaterstaat, ProRail) die op grond van

sectorale regelgeving verantwoordelijk zijn voor hun voorzieningen, zijn straks ook gehouden om ingevolge de Wgbh/cz aanpassingen voor die voorzieningen te verrichten.

De leden van deze fracties vragen vervolgens of het opleggen van een verplichting voor een toegankelijk openbaar vervoer aan gemeentelijke en provinciale besturen niet een effectievere weg is, die met minder regelgeving gepaard zou kunnen gaan? Het is immers goed denkbaar dat gemeenten en provincies middels de aanbesteding van het openbaar vervoer eisen kunnen stellen aan de vervoerder met betrekking tot de toegankelijkheid. Tevens zijn deze besturen beter in staat om de regeling qua tijd en plaats af te stemmen. Ook de rijksoverheid zou bij aanbestedingen eisen kunnen stellen aan de vervoerder.

De Wgbh/cz vereist dat bij of krachtens AMvB aanpassingen worden geregeld op basis van artikel 2 en 8, tweede lid, van die wet. Dat geldt landelijk voor alle aanbieders en beheerders van openbaar vervoervoorzieningen. Indien deze aanpassingen afhankelijk zouden zijn van aanbestedings- of concessieverplichtingen, bestaat het risico dat er (regionaal) verschillende regimes ontstaan. Dit staat op gespannen voet met een integrale aanpak van bijvoorbeeld landelijke reisinformatie of ketenmobiliteit. Bovendien komt de door de fracties voorgestelde aanpak de rechtszekerheid en de duidelijkheid van de toepasselijke regelgeving niet ten goede. Bij het opleggen van eisen aan vervoerders via concessies is de rechtsbescherming voor de burger met een handicap/chronische ziekte beperkt. Voorts hebben gemeenten noch provincies verantwoordelijkheid voor het treinvervoer op het hoofdrailnet, de ketenmobiliteit en de landelijke reisinformatie. Gemeenten zijn niet verantwoordelijk voor het openbaar vervoer, dat zijn alleen de gezamenlijke gemeenten in het kader van de zeven regionale openbare lichamen, waaronder bijvoorbeeld de stadsregio's Rotterdam en Haaglanden.

Daarbij komt dat de uitvoering van andere wetten met betrekking tot gehandicapten, zoals de Wmo, ook in handen is van de gemeente. Is het voor gehandicapten en chronisch zieken niet duidelijker als de verplichting wordt neergelegd bij gemeente en provinciaal bestuur en is hiermee het beoogde doel van een toegankelijker vervoer niet meer gediend, zo vragen de leden van deze fracties.

De provincies en regionale openbare lichamen blijven verantwoordelijk voor de aansturing van het regionale openbaar vervoer. De minister van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de aansturing van het treinverkeer op het hoofdrailnet via de concessies met NS en ProRail. Dit is geregeld op grond van de Wet personenvervoer 2000 en de Spoorwegwet. Daarnaast kunnen de vervoerders en beheerders straks door reizigers worden aangesproken op (redelijke) aanpassingen inzake toegankelijkheid. Dat brengt de systematiek van de Wgbh/cz waarop dit besluit is gebaseerd met zich mee. Zo worden deze partijen gestimuleerd de vereiste maatregelen te nemen. Gelet op het systeem van de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) en de daarin vervatte essentie van beleidsvrijheid voor gemeenten ligt het niet voor de hand strikte verplichtingen met geringe beleidsruimte langs die weg op te nemen. Bovendien gaat het bij Wmo-beleid om locatiegebonden maatwerk voor bepaalde groepen of individuen, terwijl het openbaar vervoerbeleid voornamelijk is gericht op algemene toegankelijkheid op regionaal en nationaal niveau.

Het kabinet vertrouwt erop dat met deze antwoorden de vragen naar tevredenheid zijn beantwoord. Bijgaand treft u in afschrift de antwoorden aan de Tweede Kamer¹.

¹ Ter inzage gelegd op de afdeling Inhoudelijke ondersteuning onder griffie nr. 145272.

Het kabinet wenst met het oog op de geplande inwerkingtreding van het besluit, het ontwerpbesluit voor advies voor te leggen aan de Raad van State na verloop van vier weken vanaf de dagtekening van deze brief.

De Staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport,
M. Bussemaker