

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

853

Vragen van de leden **Bergkamp** en **Paternotte** (beiden D66) aan de Ministers van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en van Infrastructuur en Waterstaat over *de behandeling van assistentiehonden door luchtvaartmaatschappijen* (ingezonden 9 november 2018).

Antwoord van Minister **De Jonge** (Volksgezondheid, Welzijn en Sport), mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 5 december 2018).

Vraag 1

Bent u bekend met het document «Reizen met uw assistentiehond» van KLM?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe wordt in Nederland vastgesteld of een hond een assistentiehond is? Klopt het dat er in Nederland geen officieel accreditatie systeem is voor assistentiehonden zelf? Hoe wordt hier in de praktijk mee omgegaan?

Antwoord 2

Het klopt dat er in Nederland geen officieel accreditatiesysteem voor assistentiehonden is. Het toelaten van assistentiehonden is geregeld in de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte (Wgbh/cz). Er is in die wet niet geregeld op welke wijze wordt vastgesteld of een hond een assistentiehond is.

Vorig jaar is een Europees normalisatietraject gestart met als doel de ontwikkeling van Europese normen voor assistentiehonden. Door middel van een normcommissie met alle betrokkenen heeft Nederland een actieve inbreng in het Europese normalisatietraject om zo te komen tot een bruikbare en professionele norm voor assistentiehonden.

In de praktijk is het gebruikelijk dat een assistentiehond goed getraind is bij een instituut. Dit uit zich als eerste in het gedrag van de hond en het opvolgen van specifieke commando's. Normaal gesproken is daar bewijsma-

¹ https://www.klm.com/travel/nl_nl/images/Reizen-met-uw-assistentiehond_tcm541-723178.pdf

teriaal van, bijvoorbeeld een trainingscertificaat of een pasje. Daarnaast is het gebruikelijk dat een assistentiehond in de buitenruimte een hesje draagt.

Vraag 3, 4, 6

Welke aanvullende informatie, waarnaar verwezen wordt onder de kop «Omstandigheden waaronder uw hond kan worden geweigerd», kan door KLM gevraagd worden om te bevestigen dat het een assistentiehond betreft? Hoe verhoudt dit zich tot het «toelaten van assistentiehonden» conform artikel 2, tweede lid, van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte?² Hoe gaan andere luchtvaartmaatschappijen hiermee om?

Naar welke details van de training van assistentiehonden, waarnaar verwezen wordt op het «Aanvraagformulier Hulphond in de cabine»³, kan gevraagd worden door KLM personeel? Vinden de ministers het redelijk dat een assistentiehond gebruiker van deze details op de hoogte dient te zijn? Hoe gaan andere luchtvaartmaatschappijen hiermee om?

Hoe verhoudt de passage «assistentiehonden in training voldoen nog niet direct aan de juridische definitie van een assistentiehond»¹ zich tot de «assistentiehond» in artikel 2, tweede lid, van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte? Is deze passage niet in strijd met het bovengenoemde wetsartikel? Hoe gaan andere luchtvaartmaatschappijen hiermee om?

Antwoord 3, 4, 6

Artikel 2, eerste lid, van de Wgbh/cz regelt dat het doen van doeltreffende aanpassingen, waarvan het tweede lid bepaalt dat in ieder geval het toelaten van assistentiehonden daaronder valt, niet hoeft als dat een onevenredige belasting vormt.

Artikel 3 van de Wgbh/cz bepaalt dat het verbod op onderscheid niet geldt als het onderzoek noodzakelijk is in verband met de veiligheid of gezondheid. Het is daarmee geen absoluut recht. Er zijn omstandigheden waaronder het weigeren gerechtvaardigd is. Luchtvaartmaatschappijen kunnen dus een assistentiehond weigeren ter bescherming van de veiligheid. Ze kunnen niet per definitie een assistentiehond in opleiding weigeren, maar alleen als het toelaten een onevenredige belasting vormt. Dat kan zijn als de hond onvoldoende getraind is en de hele tijd blaft en springt, maar dat geldt overigens voor alle assistentiehonden, inclusief die in opleiding. In de praktijk komt het helaas voor dat misbruik wordt gemaakt van de plicht assistentiehonden toe te laten door voor «gewone» honden toelating te vragen met het argument dat het een assistentiehond is. We hebben er dan ook begrip voor dat organisaties proberen te beoordelen of daadwerkelijk sprake is van een assistentiehonden, omdat het toelaten van honden, niet zijnde assistentiehonden, kan leiden tot overlast en eventueel zelfs onveilige situaties. Daarom is het eerder genoemde normalisatietraject van belang. De omstandigheden waaronder de hond kan worden geweigerd, betreffen de veiligheidseisen. Er kan gevraagd worden naar de inhoud van de training, bijvoorbeeld naar gedrag en zindelijkheid in de cabine. Gezien de aard van de functie van de hond zal de gebruiker goed op de hoogte zijn van de inhoud van de training, die zich immers uit in het dagelijkse gedrag van de hond. In beginsel hoeft er geen bewijs geleverd te worden dat de hond een assistentiehond is, maar indien bijvoorbeeld de hond niet getraind is of gedrag vertoont dat niet duidt op een assistentiehond (blaffen, tegen mensen springen, niet op commando's reageren) kan er gevraagd worden om een mondelinge toelichting over het gedrag van de hond, de zindelijkheid, een trainingscertificaat of een pasje.

Vraag 5, 7

Hoe gaan luchtvaartmaatschappijen om met situaties wanneer er geen geschikte ruimte gevonden kan worden voor een assistentiehond? Klopt het dat assistentiehonden dan in het ruim vervoerd worden? Vindt u dit wenselijk?

² <https://wetten.overheid.nl/BWBR0014915/2017-01-01>

³ https://www.klm.com/travel/nl_nl/images/Aanvraagformulier-Hulphond-Jan-2018_tcm541-723180.pdf

Betekent de passage «KLM is niet verplicht om een andere passagier op een vlucht te weigeren om een passagier met een assistentiehond te kunnen plaatsen», dat iemand met een assistentiehond geweigerd kan worden? In welke situaties? Hoe gaan andere luchtvaartmaatschappijen hiermee om?

Antwoord 5, 7

Als het toelaten van een assistentiehond een onevenredige belasting vormt, mag de hond worden geweigerd (artikel 2 Wgbh/cz). Ook als sprake is van onderscheid dat noodzakelijk is in verband met de veiligheid of de gezondheid (artikel 3 Wgbh/cz) dan geldt het verbod daarop niet. Luchtvaartmaatschappijen proberen eerst een oplossing in de cabine te vinden, waarbij de assistentiehond voor of onder een stoel meereist. Indien een dergelijke plek niet beschikbaar is of vanuit veiligheidsvereisten niet mag (bijvoorbeeld bij een nooduitgang), kan de hond in een uiterste geval kosteloos worden vervoerd in een bench in het ruim. Ik vind het begrijpelijk dat de luchtvaartmaatschappijen deze uiterste maatregel hanteren als de veiligheid dit vereist.

Vraag 8

Wat vindt u van het verschil in aanvraagformulieren voor en behandeling van «hulphonden» en «emotionele assistentiehonden»?⁴ Klopt het dat beide honden vallen onder de term «assistentiehond» zoals vermeld in artikel 2, tweede lid, van de Wet gelijke behandeling op grond van handicap of chronische ziekte? Is dit verschil toegestaan? Hoe gaan andere luchtvaartmaatschappijen hiermee om?

Antwoord 8

Er is geen wettelijke definitie van assistentiehonden. Er kan dus op basis van de wet niet op voorhand worden aangegeven wat er wel of niet onder valt, want er wordt geen onderscheid gemaakt tussen soorten assistentiehonden. Het gaat erom dat een assistentiehond, in welke vorm dan ook, in beginsel toegelaten moet worden, tenzij dit een onevenredige belasting vormt. Het is niet zozeer de vraag welk soort assistentiehond het betreft, maar of het toelaten van de assistentiehond in het specifieke geval een onevenredige belasting vormt. Luchtvaartmaatschappijen informeren passagiers op hun website over hun eigen voorwaarden om assistentiehonden toe te laten

Vraag 9

Wordt er op Nederlandse luchthavens onderscheid gemaakt tussen luchtvaartmaatschappijen en de wijze waarop zij omgaan met assistentiehonden op basis van het land waar zij geregistreerd zijn?

Antwoord 9

Ja, dat is mogelijk. Er zijn verschillen bij luchtvaartmaatschappijen op basis van nationale wetgeving van de betreffende luchtvaartmaatschappij. De betreffende luchtvaartmaatschappijen geven dit aan bij het boeken.

Vraag 10

Deelt u de mening dat er een Europese oplossing moet komen om te voorkomen dat passagiers met assistentiehonden in onwenselijke situaties terechtkomen?

Antwoord 10

Het is vanzelfsprekend van belang dat passagiers met assistentiehonden niet in onwenselijke situaties komen. Ik deel dan ook het belang van een oplossing in Europees verband. Het Europese normalisatietraject zal ervoor zorgen dat er een norm voor assistentiehonden wordt ontwikkeld, waarmee zowel voor gebruikers, als organisaties duidelijkheid ontstaat over wanneer sprake is van een assistentiehond.

⁴ https://www.klm.com/travel/nl_nl/images/Aanvraagformulier-Emotionele-Assistentiehond-Jan-2018_tcm541-723179.pdf

Vraag 11

Bent u bereid om in gesprek te gaan met luchtvaartmaatschappijen, assistentiehond-organisaties en leder(in) over de informatievoorziening over en de behandeling van (mensen met) een assistentiehond? Zo ja, kunt u de uitkomsten hiervan voor het jaarlijkse debat over toegankelijkheid sturen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Mijn inzet is nu vooral gericht op een actieve inbreng in het Europese normalisatietraject, om zo te komen tot een bruikbare en professionele norm voor assistentiehonden. Het Ministerie van VWS is door deelname in de normcommissie betrokken bij het normalisatietraject. De normcommissie zal volgend jaar verbreding met andere stakeholderscategorieën dan de sector zelf bezien.