

Bijlage III: Bevindingen uit overleg met Commissie Gelijke Behandeling

Met de Commissie gelijke behandeling (CGB) is gesproken over de wijze waarop aanspraken op toegankelijk openbaar vervoer van reizigers kunnen worden getoetst en de mogelijke functie daarin van een algemene maatregel van bestuur op grond van artikel 8.2 Wet gbh/cz. De bevindingen uit het overleg met de CGB hebben een verkennend karakter, omdat nadere wetgeving en rechtspraak op dit gebied ontbreekt.

- De CGB zal de Wet gbh/cz uitleggen en toetsen conform de hoogste norm, in dit geval het internationale recht. Omdat inzake de behandeling van kwetsbare groepen bij toegang tot het openbaar vervoer (nog) geen harde internationale verplichtingen gelden, is er op dat gebied geen toetsing mogelijk. Wel kan artikel 8 EVRM een leidraad zijn bij toetsing en gelden er Europese technische toegankelijkheidseisen voor stadsbussen.
- Als de Wet gbh/cz voorziet in een normenkader voor de toetsing van toegankelijk openbaar vervoer, dan is de CGB daar bij toetsing gebonden. Verplicht het normenkader niet tot een bepaalde voorziening voor een gehandicapte, dan kan de CGB in beginsel daarvoor geen recht vaststellen.
- Een aanpassing als bedoeld in artikel 2 en 8.2 Wet gbh/cz moet gaan om een bijzondere, op de mobiliteitsfunctie van een gehandicapte of chronisch zieke gerichte aanpassing. Aanpassingen die ook zijn gericht op toegang voor reizigers in het algemeen (draaideuren, liften voor fietsen en bagage) vallen daar niet onder. Dat geldt ook voor aanpassingen uit oogpunt van veiligheid (brandgangen) en gangbaar gebruik (verlichting, roltrap, isolatie), tenzij het gaat om bijvoorbeeld een voor de mobiliteitsbeperkte reiziger uitgeruste roltrap.
- Een 'doeltreffende aanpassing' in de zin van artikel 2 Wet gbh/cz voor slechtzienden (omroepinstallatie), hoeft geen doeltreffende aanpassing te zijn voor een andere handicap, bijvoorbeeld slechthorenden. In de meeste gevallen gaat het om aanpassingen voor vier categorieën van functiebeperking: motoriek, geestelijk, auditief, visueel. De CGB zal op verzoek ook kunnen beoordelen of een reiziger met een andere of gecombineerde handicap voldoende wordt bediend.
- Als een vervoerder zich houdt aan een wettelijke verplichting inzake toegankelijkheid voor bepaalde doelgroepen, is dat een legitiem doel waarop de CGB de noodzaak van aanpassing(en) afstandelijk toetst.
- Alleen financiële belangen zijn geen rechtvaardigingsgrond voor het niet nemen van noodzakelijke aanpassingen, volgens de jurisprudentie van het Europese Hof van Justitie. Dit is in individuele gevallen beoordeeld.
- Uit rapporten blijkt dat het verschil in (bouw)kosten tussen standaard voorzieningen en aangepaste voorzieningen gemiddeld (maar) 8% bedraagt.
- De CGB stelt voor om de eindnormen voor toegankelijk openbaar vervoer in wetgeving op te nemen die nu vaak al gelden voor nieuwbouw. Daarop kunnen uitzonderingen worden geformuleerd, bijvoorbeeld zoals bij discriminatie op basis van leeftijd is gedaan. Voor nog niet (verplicht) aangepaste voorzieningen kan de weg van geleidelijke aanpassing gevolgd worden op basis van programma's.
- Om redenen van veiligheid en gezondheid mag een noodzakelijke aanpassing achterwege blijven.
- Een doeltreffende aanpassing is een open norm, waaraan alle individuele gevallen mogen worden getoetst. Bijvoorbeeld de vraag om een aparte zitstoel voor een narcolepsiepatiënt. Of de aanpassing moet worden uitgevoerd wordt wel getoetst op redelijkheid en proportionaliteit, bijvoorbeeld vanwege de intensiteit van gebruik van een voorziening of aanwezige alternatieven.

- De CGB is geen expert op het gebied van toegankelijkheid openbaar vervoer. Ze toetst de gelijke behandeling in bepaalde gevallen op basis van de beschikbare regelgeving en gegevens.
- De CGB is geen controlerende instantie en kan niet in concrete gevallen onderzoeken of aan de functionele of technische regels met betrekking tot toegankelijkheid is voldaan. Er moet dus aandacht worden besteed aan een eventueel onafhankelijk advies in technische kwesties, de transparantie van regels en de naleving er van.

Bijlage IV: Bevindingen uit consultatie Engelse ministerie van Transport

Onderstaande bevindingen zijn van het Engelse ministerie van Transport, de beleidsdirectie Mobility & Inclusion. Deze directie houdt zich bezig met het beleid en regelgeving over gelijke behandeling op het gebied van (openbaar) personenvervoer en infrastructuur.

- De Disability Discrimination Act 1995 (DDA), de Engelse ‘Wet gelijke behandeling op grond van handicap en chronische ziekte’, behandelt de rechten van gehandicapten en verbiedt discriminatie. De wet wordt vervangen door een verdergaande en bijgewerkte versie 2005. Onder de DDA hangt een als beleidsregel op te vatten regeling – Inclusive Mobility – die normen en adviezen geeft voor toegankelijke vervoervoorzieningen.
- De Disability Rights Commission (DRC), een Engelse ‘CGB’ in uitgebreide vorm, ziet toe op de naleving van de regelgeving via arbitrage en uitleg van de regelgeving. De DRC kan ook klachten en beroepszaken van reizigers ondersteunen richting aanbieders van openbaar vervoer en geeft adviezen. Haar taken zijn dus breder dan die van de CGB.
- De DDA reguleert alle technische regelgeving voor toegankelijke voertuigen (trams, bussen, treinen, touringcars, taxi’s, metro’s). De specifieke toegankelijkheidseisen voor voertuigen zijn neergelegd in de beleidsregel Inclusive Mobility.
- De DDA ziet ook op de aanpassing van stations, haltes en andere infrastructuur, maar de normen hiervoor zijn minder specifiek en technisch. Ze worden benaderd van een ‘civil rights’ invalshoek; dat betekent dat een reiziger recht heeft op een goede toegankelijkheid (right of acces) tot voorzieningen. De Inclusive Mobility beleidsregel geeft beheerders van voorzieningen oplossingen in de vorm van best practices zonder dat bepaalde, alternatieve aanpassingen worden uitgesloten.
- Er is geen ander wetgevingskader voor toegankelijkheid personenvervoer dan die op grond van de DDA. Eerder verspreide specifieke toegankelijkheidseisen voor bouwen en infrastructuur met betrekking tot het aanbieden en gebruik van vervoervoorzieningen ondergebracht onder de DDA.
- De regelgeving voor bussen en touringcars schrijft voor dat deze voor 2015 moeten zijn aangepast. Voor dubbeldeksbussen en treinen geldt een uiterste datum van 2017 en 2020. Nieuwe voertuigen die vanaf 2000 in gebruik zijn genomen, moeten bij productie of ‘kentekening’ al zijn aangepast.
- Voor beheerders van infrastructuur geldt dat vanaf 2004 alle onnodige belemmeringen voor toegankelijkheid voor gehandicapten moeten zijn verwijderd. Dit wordt getoetst aan de redelijkheid (reasonableness), bijvoorbeeld als aanpassing ertoe leidt dat exploitatie onrendabel wordt of tot faillissement zou leiden. Veel treinstations zijn nog niet toegankelijk voor reizigers met een mobiliteitsbeperking.
- Er is geen duidelijk omljnd juridisch kader voor de toetsing van wat redelijk of onredelijk is omdat het bij het recht op toegang tot infrastructuur gaat om ‘civil rights’, ofwel: algemene rechten op toegankelijkheid die verschillende situatiegebonden effecten kunnen hebben.
- Beheerders van treinstations die nog niet zijn aangepast moeten drie dingen doen: 1) een onderzoek naar de staat van toegankelijkheid laten maken, 2) een verbeterplan maken en 3) tussentijds een alternatief bieden aan gehandicapten.