

22 112 Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3831 Verslag van een schriftelijk overleg
Vastgesteld 17 november 2023

De vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister voor Langdurige Zorg en Sport over de brief van 29 september 2023 over het Fiche: Richtlijn invoering Europese gehandicaptenkaart en Europese gehandicaptenparkeerkaart (Kamerstuk 22 112, nr. 3791).

De vragen en opmerkingen zijn op 11 oktober 2023 aan minister voor Langdurige Zorg en Sport voorgelegd. Bij brief van 16 november 2023 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Smals

Adjunct-griffier van de commissie,
Krijger

Inhoudsopgave

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA- en GroenLinks fractie

Vragen en opmerkingen van de leden van de BBB-fractie

II Reactie van de bewindspersoon

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het BNC-fiche: Richtlijn invoering Europese gehandicaptenkaart en Europese gehandicaptenparkeerkaart en hebben hierover nog enkele vragen en opmerkingen.

Genoemde leden vragen waarom niet alle mensen die recht hebben op een dergelijke Europese gehandicapten(parkeer)kaart deze automatisch krijgen. Nu moet deze handmatig aangevraagd worden. Het zou logisch zijn dit te automatiseren, aangezien de kaarten ook digitaal verkrijgbaar zijn en straks misschien niet iedereen op de hoogte is van het bestaan van de (parkeer)kaart. Deze leden missen net als het kabinet in het voorstel een EU-brede bewustmakingscampagne. Het is goed om te lezen dat hierop in de onderhandelingen wordt ingezet.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe deze Europese (parkeer)kaart zich verhoudt tot de aanvullende beleidsregels voor parkeren met een gehandicaptenkaart die veel gemeenten hebben. Hebben mensen met een Europese (parkeer)kaart in Nederland dan meer mogelijkheden of wordt dit uniform gemaakt?

De leden van de VVD-fractie lezen voorts dat erkende begeleiders en familieleden van mensen met een beperking tot de begunstigden behoren. Hoe wordt voorkomen dat door deze mensen misbruik van deze begunstiging wordt gemaakt als de persoon met de beperking niet aanwezig is? Dit in lijn met de eerdergenoemde kostenbesparing op pagina 4 van het BNC-fiche, omdat zij gebruik zouden kunnen maken van openbare parkeerplaatsen die voorbehouden zijn aan mensen met een beperking. Genoemde leden vinden het goed om te lezen dat het kabinet ook een kritische houding heeft ten aanzien van deze erkende begeleiders en dat het kabinet dit mee zal nemen in de onderhandelingen.

Voorts lezen de leden van de VVD-fractie in het BNC-fiche dat het door de Europese Commissie uitgevoerde *impact assessment* geen inzicht biedt in de implicaties van het handhaven van de kaarten. Het kabinet zal zelf op korte termijn de implicaties voor het toezicht binnen Nederland in kaart brengen. Welke indicatoren zouden moeten worden opgenomen in de *impact assessment* over de digitale parkeerkaart? Is het kabinet voornemens om de gevolgen van deze aspecten ook op nationaal niveau te analyseren?

Bovengenoemde leden lezen dat de lidstaten binnen 30 maanden na inwerkingtreding van deze richtlijn aan de regels moeten voldoen. Wat zijn de consequenties als een lidstaat te laat is?

Vragen en opmerkingen van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het BNC-fiche aangaande de richtlijn over de invoering van de Europese gehandicaptenkaart en de Europese gehandicaptenparkeerkaart. In algemene zin onderschrijven deze leden de doelstelling van de richtlijn en ook het voorgenomen standpunt van het

demissionaire kabinet in het fiche. De leden van de D66-fractie hebben nog enkele vragen over de uitvoering en het proces, die meegenomen kunnen worden in de onderhandelingen over de richtlijn.

De leden van de D66-fractie willen benadrukken dat het de voorkeur geniet om Europees gehandicaptenbeleid zoveel mogelijk te harmoniseren. Het streven is naar een inclusieve samenleving en dat betekent juist dat mensen met een handicap gebaad zijn bij duidelijkheid. Deze leden lezen in de richtlijn dat lidstaten nu afzonderlijk mogen bepalen wie aanspraak kan maken op de gehandicaptenkaart of de parkeerkaart. Zij vragen of het in hypothetische gevallen kan, dat iemand met een handicap in het ene land wél aanspraak kan maken op een gehandicaptenkaart en in het andere land niet. Is het niet logischer om tot een gezamenlijke afspraak te komen over de vraag voor wie de kaart bedoeld is? Tevens lezen genoemde leden dat ook familieleden en/of begeleiders tot de begunstigden van de richtlijn horen. Kan worden verduidelijkt hoe dit in de praktijk werkt en wie toezicht houdt op de vraag wie begeleider is van wie? Dit lijkt een opgave met een grote administratieve lastendruk.

De leden van de D66-fractie lezen in het BNC-fiche dat het samenvoegen tot één kaart voor mensen met een handicap niet haalbaar is. Het ontbreekt echter aan een goede onderbouwing hiervan. In hoeverre zijn de voorkeuren van de doelgroep in dit traject meegenomen, bijvoorbeeld door middel van patiëntenorganisaties? Waarom is het niet haalbaar om de verschillende kaarten samen te voegen tot één kaart, met meerdere uitgften (voor bijvoorbeeld in de auto)?

Tenslotte, zo stellen de leden van de D66-fractie, is er nog veel onduidelijk over de vraag welke instantie de verantwoordelijkheid gaat dragen voor de implementatie van de richtlijn. Momenteel geven gemeenten parkeerkaarten uit in Nederland, maar het lijkt logisch dat eenzelfde organisatie verantwoordelijk wordt voor de uitgfte van digitale varianten van de kaarten. Bovendien achten genoemde leden het van groot belang dat de organisatie de juiste kennis en kunde in huis heeft om de persoonlijke levenssfeer van de gebruikers te kunnen waarborgen. Dat betekent dat er waarschijnlijk budget vrijgemaakt moet worden om een uitvoeringsorganisatie dit goed te kunnen laten doen. Kan het kabinet het standpunt hierover nader toelichten? In hoeverre is er voor Nederland al een organisatie in beeld die dit zou kunnen uitvoeren? Hoe wordt de digitale variant van de kaarten uitgegeven? Wordt dat gekoppeld aan bijvoorbeeld een DigiD? Is het kabinet bereid om eerst advies in te winnen bij bijvoorbeeld het Adviescollege ICT-toetsing voordat een landelijke database wordt aangelegd?

Vragen en opmerkingen van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie maken graag van de gelegenheid gebruik om enkele aanvullende vragen te stellen over het voorliggende BNC-fiche. Genoemde leden onderschrijven en ondersteunen van harte het doel van de verplichte en gewijzigde gehandicaptenkaarten, namelijk dat indien een inwoner uit een lidstaat in die lidstaat een formele gehandicaptenstatus heeft, die status bij een kort verblijf in een andere lidstaat (bijvoorbeeld als toerist of als bezoeker) erkend wordt.

De lidstaten bepalen zelf wie in aanmerking komt voor een gehandicaptenstatus en welke preferentiële behandelingen of bijzondere voorwaarden voor diensten daaraan

verbonden zijn. Dat begrijpen de leden van de CDA-fractie. Deze leden vragen hoe mensen met een handicap uit een lidstaat weten, indien ze kort verblijven in een andere lidstaat, wat met deze kaarten kan of mag. Het is een beetje hetzelfde als parkeren met een invalidenparkeerkaart in Nederland, waarbij gemeenten verschillende eisen stellen (bijvoorbeeld Amsterdam) als men met de invalidenparkeerkaart wil parkeren. Dit betekent dat mensen met een handicap die een invalidenparkeerkaart gebruiken, de eisen van die verschillende gemeenten moeten kennen. Wat is volgens het kabinet de praktische uitwerking hiervan? Wat betekent dit voor de Nederlandse situatie? Stel dat een persoon met een handicap en een langdurige invalidenparkeerkaart naar Amsterdam komt. Hoe werkt de Europese gehandicapten(parkeer)kaart dan precies? Wat kunnen de gebruikers ermee? Is de Europese gehandicapten(parkeer)kaart een “kaart” of een digitaal systeem/kaart die men op de telefoon kan zetten?

Voorts lezen de leden van de CDA-fractie dat het kabinet risico's ziet omtrent eventuele kosten voor medische keuringen en de eventuele toename van de regeldruk voor mensen met een beperking. Dit punt delen genoemde leden met het kabinet. Mensen met een handicap hebben echter toch al een formele gehandicaptenstatus, zo vragen deze leden. Hoe moeten deze leden de formele gehandicaptenstatus dan zien? Wat is de waarde hiervan in Europa?

De leden van de CDA-fractie lezen dat de termijn voor een kort verblijf volgens de Europese Commissie is vastgelegd in de regelgeving rondom de Schengen-regio,¹ waarin kort verblijf wordt gedefinieerd als een tijdsduur van drie maanden. Deze leden lezen dit zo dat indien een persoon met een handicap drie weken naar Italië op vakantie gaat en daarbij Rome bezoekt, hij of zij dan van deze faciliteit gebruik mag en/of kan maken, en dat het dan vervolgens aan Italië is om te bepalen wat er wel of niet onder valt. Begrijpen deze leden dat goed?

Het European Disability Forum stelt dat een verordening een effectiever instrument zou zijn om de doelstellingen te behalen. Hoe beoordeelt het kabinet het instrument dat voor de doelstellingen wordt ingezet? Verwacht het kabinet dat een richtlijn tot optimale en consistente resultaten binnen de lidstaten zal leiden?

Vragen en opmerkingen van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie lezen in het voorliggende BNC-fiche dat zowel voor de gehandicaptenkaart als voor de Europese gehandicaptenparkeerkaart zowel een fysieke als een digitale optie geboden wordt. Genoemde leden willen benadrukken dat zij de optie voor een fysieke kaart belangrijk vinden. Zij willen dan ook dat deze optie ook in de toekomst in stand blijft. Is het kabinet het met deze leden eens dat de fysieke kaart ook in de toekomst altijd een optie moet blijven? Is het kabinet bereid om ook in zijn inzet mee te nemen dat de optie voor een fysieke kaart ook in de toekomst gegarandeerd blijft?

¹ OVEREENKOMST TER UITVOERING VAN HET TE SCHENGEN GESLOTEN AKKOORD van 14 juni 1985, [Schengen-regio](#)

Vragen en opmerkingen van de PvdA- en GroenLinks-fracties

De leden van de fracties van de PvdA en GroenLinks hebben met interesse kennisgenomen van de richtlijn voor de invoering van de gehandicapten(parkeer)kaart. Vrij verkeer van personen geldt helaas binnen de Europese Unie niet voor veel mensen met een beperking. Deze beide kaarten kunnen eraan bijdragen om het voor mensen met een beperking eenvoudiger te maken om gemakkelijker te kunnen reizen binnen de Schengenzone. Genoemde leden zijn positief gestemd over het feit dat de ingezette acties volgen uit de Europese strategie voor mensen met een beperking. Zij zijn dan ook verheugd dat Nederland ook snel met een eigen langdurige strategie komt om de positie van mensen met een beperking te verbeteren.

Om te beginnen hebben de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA enkele vragen over het voorstel van de Europese Commissie. Zo is het voornoemde leden niet helemaal duidelijk of lidstaten worden verplicht om gehandicaptenkaarten uit te geven of enkel om de gehandicaptenkaarten die in andere lidstaten worden uitgegeven te erkennen. Met andere woorden, zijn alle lidstaten, ook lidstaten die nu geen gehandicaptenkaart uitgeven, verplicht om hiermee te starten?

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA begrijpen voorts de aarzeling van het kabinet ten aanzien van de invoering van een gehandicapten(parkeer)kaart. Deze leden zien ook liever een maatschappij die integraal toegankelijk is voor iedereen, waar een dergelijke kaart niet nodig is. Ook genoemde leden zien echter de voordelen voor een gehandicapten(parkeer)kaart, zeker zo lang de samenleving niet volledig toegankelijk is. De Europese gehandicapten(parkeer)kaart kan echter zelfs een voordeel zijn indien de samenleving volledig toegankelijk zou zijn. Wat is de opvatting van het kabinet hierin? Is de gehandicapten(parkeer)kaart een noodzakelijke tussenoplossing of een oplossing voor de lange termijn?

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties vragen het kabinet daarnaast waarom hij verwacht dat een medische keuring in combinatie met een eigen bijdrage waarschijnlijk is. In principe bepalen lidstaten toch zelf aan wie zij de gehandicaptenkaart en de gehandicaptenparkeerkaart uitgeven en onder welke voorwaarden? Indien de uitgifte een nationale bevoegdheid is, dan hoeven daar toch zeker geen serieuze regeldrukgevolgen aan verbonden te zitten en al helemaal geen kosten? Deze leden vragen het kabinet of hij wil toezeggen dat er geen extra kosten worden verbonden aan het aanvragen van een gehandicapten(parkeer)kaart indien deze in Nederland wordt uitgegeven en de bewijslast daarvoor zoveel mogelijk te beperken. Mensen met een beperking moeten al vaak genoeg bewijzen dat zij een beperking hebben om zorg te kunnen krijgen. Het lijkt deze leden dan ook mogelijk om deze groep niet nog een aanvullende medische keuring te laten ondergaan, indien mensen met een beperking een zorgindicatie hebben. Wat is de opvatting van het kabinet hierin?

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA lezen in het BNC-fiche dat het kabinet meer duidelijkheid wenst over de tijdsduur van 'kort verblijf'. Genoemde leden vragen het kabinet waarom het precies nodig is dat deze duidelijkheid wordt verschaft. Klopt het dat 'kort verblijf' in de EU in principe maximaal drie maanden betekent? Tevens vragen deze leden waarom het überhaupt nodig is om kort verblijf te definiëren. Het recht op gelijke behandeling is toch niet afhankelijk van de duur van het verblijf in een ander land? Daarbij vragen deze leden dat de

gehandicaptenkaart of de parkeerkaart toch ook geen plichten opleggen aan andere lidstaten? Dus waarom maakt de duur van het verblijf dan uit? Indien deze duur niet uitmaakt, kan het kabinet zich dan ook inzetten om de bepaling van kort verblijf uit de regelgeving te schrappen?

De insteek van deze regeling is om vrij verkeer van personen te verbeteren voor mensen met een beperking. Dit is sterk gericht op mensen met een auto. De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA ondersteunen het pleidooi dat mensen met een beperking zich net zo gemakkelijk moeten kunnen verplaatsen met de auto als mensen zonder beperking. Dat betekent ook dat mensen met een beperking niet aan extra eisen moeten hoeven voldoen voordat zij een rijbewijs kunnen halen. Natuurlijk kan het zo zijn dat er fysieke of psychische aandoeningen zijn die de rijvaardigheid verminderen. Momenteel gaat deze medische keuring echter onnodig ver en is deze ook nog eens duur. Dit geldt bijvoorbeeld voor mensen met autisme. Zij moeten allemaal eerst worden gekeurd alvorens zij rijexamen mogen doen. De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA vragen het kabinet of het nu werkelijk nodig is dat al deze mensen worden beoordeeld op de aandoening en niet op de rijvaardigheid. Is het bijvoorbeeld mogelijk om, samen met ervaringsdeskundigen, verder onderscheid te maken tussen aandoeningen die wel echt een medische keuring nodig hebben en aandoeningen waar dit niet voor nodig is?

Tot slot merken de leden van de GroenLinks- en de PvdA-fracties op dat de gehandicaptenparkeerkaart een belangrijk middel is voor vrij verkeer van personen met een beperking in bezit van een auto. Veel mensen zijn, vanwege de hoge kosten van de auto, aangewezen op het openbaar vervoer. Integraal toegankelijk openbaar vervoer is daarom tenminste net zo belangrijk. In Nederland zijn er veel stations ontoegankelijk vanwege een gebrek aan werkende liften of een perron met een ongelijke hoogte ten opzichte van de instap van de trein. In de strategie van de Europese Unie wordt benoemd dat vanaf 2022 barrières voor toegankelijkheid op trainstations worden geïdentificeerd. Genoemde leden vragen het kabinet hoe het staat met de uitvoering van dit punt uit de Europese strategie en of hij erop aan kan dringen dat er meer nodig is voor vrij verkeer van personen met een beperking dan een gehandicapten(parkeer)kaart.

Vragen en opmerkingen van de BBB-fractie

De leden van de fractie van BBB hebben kennisgenomen van het BNC-fiche: Richtlijn invoering Europese gehandicaptenkaart en Europese gehandicaptenparkeerkaart, evenals van de bevindingen en conclusies die het kabinet hieruit trekt. Zij hebben nog een aantal vragen.

Genoemde leden vinden het van groot belang dat mensen met een handicap ongehinderd gebruik kunnen maken van hun rechten en voorzieningen, ongeacht in welk land ze zich bevinden. Zij vragen wat de reikwijdte van de gehandicaptenkaart is.

Vanwege beveiligingsaspecten vragen deze leden welke specifieke veiligheidsmaatregelen aan de nieuwe Europese gehandicapten(parkeer)kaart zullen worden toegevoegd. Hoe zal dit bijdragen aan het handhaven van de kaart en wanneer denkt het kabinet de mogelijke gevolgen voor de handhaving in kaart te kunnen brengen?

De leden van de BBB-fractie richten hun aandacht tevens op de huidige structuur in Nederland met betrekking tot het uitgeven van kaarten voor mensen met een beperking. Genoemde leden vragen welke organisaties in Nederland verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van kaarten voor mensen met een beperking. Tevens vragen deze leden of deze organisaties ook in staat zullen zijn om in de toekomst de Europese gehandicapten(parkeer)kaart uit te geven.

Er is in het voorstel een evaluatiebepaling opgenomen waarbij de Europese Commissie een verslag uitbrengt over de toepassing van de richtlijn. Het kabinet vindt deze bepaling wenselijk. Hoe wordt deze echter in de praktijk uitgevoerd? Is nu reeds duidelijk wat de criteria zijn aan de hand waarvan de evaluatie zal plaatsvinden?

De leden van de BBB-fractie vragen tevens hoe het kabinet ervoor kan zorgen dat de digitale versie van de kaarten toegankelijk en gebruiksvriendelijk wordt voor alle EU-burgers, inclusief ouderen en mensen met een beperking, en ongeacht de taal die zij spreken.

Tot slot vragen de leden van de BBB-fractie met betrekking tot soevereiniteit hoe het kabinet denkt over het feit dat lidstaten zelf bepalen wie zij erkennen als persoon met een beperking en wie dus in aanmerking komen voor de Europese gehandicaptenkaart en de Europese gehandicaptenparkeerkaart. Deze leden vragen naar de opvatting van het kabinet inzake de verschillen die dan zullen ontstaan en wat dat betekent.

II Reactie van de bewindspersoon

Belangrijke informatie voor alle fracties

Het Spaans Voorzitterschap heeft de onderhandelingen in de Raad zeer voortvarend opgepakt na publicatie van het Richtlijnvoorstel op 6 september jl. Er heeft al een aantal Raadswerkgroepen plaatsgevonden waarin de lidstaten met elkaar posities hebben uitgewisseld over het voorstel. Het Spaans Voorzitterschap heeft de ambitie uitgesproken om zo mogelijk al een Algemene Oriëntatie (Raadspositie) te bereiken op de Raad Werkgelegenheid en Sociaal Beleid op 27 en 28 november aanstaande. Uw Kamer wordt op de hoogte gehouden van de onderhandelingen via de Geannoteerde Agenda voor deze Raad. Zodra het Europees Parlement ook haar positie heeft bepaald, kunnen de dialoogonderhandelingen starten.

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

Genoemde leden vragen waarom niet alle mensen die recht hebben op een dergelijke Europese gehandicapten(parkeer)kaart deze automatisch krijgen. Nu moet deze handmatig aangevraagd worden. Het zou logisch zijn dit te automatiseren, aangezien de kaarten ook digitaal verkrijgbaar zijn en straks misschien niet iedereen op de hoogte is van het bestaan van de (parkeer)kaart. Deze leden missen net als het kabinet in het voorstel een EU-brede bewustmakingscampagne. Het is goed om te lezen dat hierop in de onderhandelingen wordt ingezet.

In het voorstel voor een Europese gehandicapten(parkeer)kaart stelt de Commissie voor om de gehandicaptenkaart direct of op aanvraag uit te geven en de parkeerkaarten op aanvraag. EU-lidstaten hebben hier dus ruimte in de implementatie. Op dit moment is het nog niet duidelijk hoe Nederland een uiteindelijk akkoord zal implementeren, dus het is ook nog niet definitief bepaald of mensen met een beperking de kaarten handmatig moeten aanvragen. Het kabinet hecht eraan dat mensen met een beperking zelf mogen bepalen of zij gebruik willen maken van de kaart(en). Het gebruik van de kaarten is immers niet verplicht. Het kabinet kan deze keuze niet voor hen maken. Wanneer mensen met een beperking geïnteresseerd zijn in de kaart(en) en deze willen aanvragen, moeten zij dus deze keuze kenbaar maken. Het is nog de vraag hoe dit op een laagdrempelige manier mogelijk is. Het kabinet is het eens met de VVD-fractie dat het belangrijk is dat iedereen goed op de hoogte is van het bestaan van de kaart(en). Het kabinet zal zich hiervoor inzetten. Daarnaast ziet het kabinet graag dat er een EU-brede bewustwordingscampagne komt en zet zich hiervoor in tijdens de onderhandelingen.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe deze Europese (parkeer)kaart zich verhoudt tot de aanvullende beleidsregels voor parkeren met een gehandicaptenkaart die veel gemeenten hebben. Hebben mensen met een Europese (parkeer)kaart in Nederland dan meer mogelijkheden of wordt dit uniform gemaakt?

Ten opzichte van de huidige situatie rond de parkeerkaart verandert er voor Nederland weinig. De gehandicaptenparkeerkaart die gemeenten nu uitgeven komt voort uit een juridisch niet bindende Europese aanbeveling. De aanbeveling is desondanks door veel EU-landen omgezet in nationale wetgeving. Zo ook in Nederland via de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart. In de Regeling Gehandicaptenparkeerkaart is bovendien vastgelegd dat kaarthouders uit het buitenland dezelfde rechten hebben als Nederlandse kaarthouders.

De Europese Commissie stelt nu voor om door middel van het huidige voorstel tot een juridisch bindende maatregel over te gaan voor alle lidstaten. Het is echter aan de lidstaten om te bepalen wie in aanmerking komt voor de gehandicaptenkaart en de gehandicaptenparkeerkaart. De Europese Commissie stelt wel voor dat alle lidstaten

en instanties verplicht zijn om bezitters van een geldige kaart uit een andere lidstaat, die verblijven voor kort verblijf, dezelfde speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling te bieden als personen die hier nationaal voor in aanmerking komen

De leden van de VVD-fractie lezen voorts dat erkende begeleiders en familieleden van mensen met een beperking tot de begunstigden behoren. Hoe wordt voorkomen dat door deze mensen misbruik van deze begunstiging wordt gemaakt als de persoon met de beperking niet aanwezig is? Dit in lijn met de eerdergenoemde kostenbesparing op pagina 4 van het BNC-fiche, omdat zij gebruik zouden kunnen maken van openbare parkeerplaatsen die voorbehouden zijn aan mensen met een beperking. Genoemde leden vinden het goed om te lezen dat het kabinet ook een kritische houding heeft ten aanzien van deze erkende begeleiders en dat het kabinet dit mee zal nemen in de onderhandelingen.

Het kabinet is positief over het feit dat ook erkende begeleiders en familieleden van mensen met een beperking tot de begunstigden behoren. Zij zijn in sommige gevallen onmisbaar en het is belangrijk dat ook zij in aanmerking komen voor bepaalde speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling. Zoals het voorstel er nu uitziet worden de kaarten alleen verstrekt aan mensen met een beperking. Erkende begeleiders en familieleden ontvangen deze kaarten niet. Oftewel als zij in aanmerking willen komen voor bepaalde speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling dan moeten zij in de aanwezigheid zijn van de kaarthouder. Het voorstel is om op de kaarten persoonsgegevens en een pasfoto te plaatsen zodat men kan controleren of de kaarten ook daadwerkelijk van de rechtmatige kaarthouder zijn en worden er ideeën uitgewisseld over het eventueel opnemen van informatie op de kaart ten behoeve van begeleiders

Voorts lezen de leden van de VVD-fractie in het BNC-fiche dat het door de Europese Commissie uitgevoerde impact assessment geen inzicht biedt in de implicaties van het handhaven van de kaarten. Het kabinet zal zelf op korte termijn de implicaties voor het toezicht binnen Nederland in kaart brengen. Welke indicatoren zouden moeten worden opgenomen in de impact assessment over de digitale parkeerkaart? Is het kabinet voornemens om de gevolgen van deze aspecten ook op nationaal niveau te analyseren?

In het BNC-fiche is aangegeven dat het nog niet duidelijk is hoe de Europese gehandicaptenkaart kan worden gehandhaafd. De verwachting van het kabinet is dat dit zal leiden tot extra werkzaamheden voor het toezicht. Denk bijvoorbeeld aan de controle op vervalsing en misbruik van de kaart. Het kabinet acht het daarom van belang om op korte termijn in kaart te brengen wat de implicaties voor de handhaving zijn, bijvoorbeeld door middel van een nationale impactanalyse.

Voor de Europese gehandicaptenparkeerkaart ligt de situatie anders. De nieuwe Europese gehandicaptenparkeerkaart kan juist een positief effect hebben op de handhaafbaarheid van de kaart omdat extra eisen in de vorm van digitale kenmerken worden toegevoegd aan de fysieke kaart.

Wat betreft beide digitale varianten van de kaarten heeft Nederland herhaaldelijk aangegeven dat een goede impact analyse vooralsnog ontbreekt aangaande privacy en de bescherming van persoonsgegevens. Daarbij is een oproep gedaan om alsnog een Privacy Impact Analyse uit te laten voeren. Wel dient te worden opgemerkt dat de nadere specificaties van de kaart, inclusief beveiliging, nog moeten worden bepaald in gedelegeerde of uitvoeringshandelingen.

Bovengenoemde leden lezen dat de lidstaten binnen 30 maanden na inwerkingtreding van deze richtlijn aan de regels moeten voldoen. Wat zijn de consequenties als een lidstaat te laat is?

Wanneer een lidstaat een richtlijn niet tijdig of onvolledig omzet, maakt het inbreuk op de verplichtingen die voor die lidstaat voortvloeien uit de EU-Verdragen. De Commissie kan dan tegen de lidstaat een zogenaamde infractie- of inbreukprocedure starten, wat uiteindelijk kan leiden tot het aanhangig maken van de zaak door de Commissie bij het Hof van Justitie. De procedure kent een administratieve fase waarin de Commissie Nederland schriftelijk om duidelijkheid vraagt en aanmaant om de situatie te herstellen en een contentieuze fase voor het Hof van Justitie in Luxemburg. Dit kan uiteindelijk resulteren in een veroordeling door het EU-Hof en leiden tot oplegging van boetes en dwangsommen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie willen benadrukken dat het de voorkeur geniet om Europees gehandicaptenbeleid zoveel mogelijk te harmoniseren. Het streven is naar een inclusieve samenleving en dat betekent juist dat mensen met een handicap gebaad zijn bij duidelijkheid. Deze leden lezen in de richtlijn dat lidstaten nu afzonderlijk mogen bepalen wie aanspraak kan maken op de gehandicaptenkaart of de parkeerkaart. Zij vragen of het in hypothetische gevallen kan, dat iemand met een handicap in het ene land wél aanspraak kan maken op een gehandicaptenkaart en in het andere land niet. Is het niet logischer om tot een gezamenlijke afspraak te komen over de vraag voor wie de kaart bedoeld is? Tevens lezen genoemde leden dat ook familieleden en/of begeleiders tot de begunstigden van de richtlijn horen. Kan worden verduidelijkt hoe dit in de praktijk werkt en wie toezicht houdt op de vraag wie begeleider is van wie? Dit lijkt een opgave met een grote administratieve lastendruk.

EU-lidstaten zijn bevoegd om te bepalen wie in aanmerking komt voor zowel de Europese gehandicaptenkaart als de Europese gehandicaptenparkeerkaart, dus het kan voorkomen dat een persoon met een beperking in de ene lidstaat wel in aanmerking komt voor de kaarten en een persoon met dezelfde beperking in een andere lidstaat niet. Nederland kent geen vaststaande definitie van mensen met een beperking. Het is namelijk erg ingewikkeld om tot een eenduidige definitie te komen die op iedereen van toepassing is en de vraag is ook of een definitie wenselijk is. Als je kiest voor een definitie loop je namelijk het risico dat je je mensen (onbedoeld)

uitsluit. Daarnaast is de kern van het VN-verdrag handicap dat de samenleving beperkingen opwerpt. Dat is waar mensen met een beperking mee geconfronteerd worden in hun dagelijks leven. We moeten ons dus focussen op het toegankelijker maken van de samenleving voor iedereen in plaats van het denken in hokjes. Ook kent Nederland geen werkwijze op zichzelf om vast te stellen of iemand een beperking heeft. Op basis van de individuele omstandigheden en bijbehorende situatie wordt de afweging gemaakt welke ondersteuning passend is. Sommige andere lidstaten daarentegen hanteren wel een vaststaande definitie. Er bestaan dus verschillen tussen de lidstaten. Het voorstel gaat daarom uit van wederzijds vertrouwen tussen lidstaten in de beoordeling van wie in aanmerking komt voor een kaart in de lidstaten. Het kabinet streeft ernaar om samen met mensen met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties de voorwaarden voor toekenning van de kaart uit te werken. In het voorstel (en de huidige Regeling Gehandicaptenparkeerkaart) is bovendien vastgelegd dat kaarthouders uit het buitenland dezelfde rechten hebben als Nederlandse kaarthouders.

Het kabinet is positief over het feit dat ook erkende begeleiders en familieleden van mensen met een beperking tot de begunstigden behoren. Zij zijn in sommige gevallen onmisbaar en het is belangrijk dat ook zij in aanmerking komen voor bepaalde speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling. Zoals het voorstel er nu uitziet worden de kaarten alleen verstrekt aan mensen met een beperking. Erkende begeleiders en familieleden ontvangen deze kaarten niet. Oftewel als zij in aanmerking willen komen voor bepaalde speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling dan moeten zij in de aanwezigheid zijn van de kaarthouder. Het voorstel is om op de kaarten persoonsgegevens en een pasfoto te plaatsen zodat men kan controleren of de kaarten ook daadwerkelijk van de rechtmatige kaarthouder zijn en worden er ideeën uitgewisseld over het eventueel opnemen van informatie op de kaart ten behoeve van begeleiders. Het is nog niet duidelijk hoe het toezicht wordt geregeld. In het voorstel van de Commissie wordt dit aan de lidstaten gelaten.

De leden van de D66-fractie lezen in het BNC-fiche dat het samenvoegen tot één kaart voor mensen met een handicap niet haalbaar is. Het ontbreekt echter aan een goede onderbouwing hiervan. In hoeverre zijn de voorkeuren van de doelgroep in dit traject meegenomen, bijvoorbeeld door middel van patiëntenorganisaties? Waarom is het niet haalbaar om de verschillende kaarten samen te voegen tot één kaart, met meerdere uitgften (voor bijvoorbeeld in de auto)?

Uit de publieke consultatie van de Commissie blijkt dat de meerderheid van de respondenten, waaronder mensen met een beperking, voorstander is van het opnemen van de Europese gehandicaptenparkeerkaart in de nieuwe Europese gehandicaptenkaart. De Commissie pleit echter voor twee aparte kaarten, omdat de begunstigden gedeeltelijk verschillend zijn en vanwege de praktische kant. Het samenvoegen van de twee kaarten zal namelijk resulteren in een zeer technisch complexe kaart. De vraag is of zo'n kaart realiseerbaar en uitvoerbaar is.

Het kabinet deelt dit standpunt. Het is namelijk zeer waarschijnlijk dat er een groot verschil tussen beide doelgroepen zal zijn. Houders van een gehandicaptenparkeerkaart hebben een aantal exclusieve parkeerrechten.

Bijvoorbeeld parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats, parkeren op plaatsen met een bord 'verboden te parkeren' (bord E1) en in veel gemeenten ook gratis parkeren op reguliere plaatsen. De Nederlandse criteria om in aanmerking te komen voor een gehandicaptenparkeerkaart zijn er daarom op gericht dat deze rechten bij de doelgroep terecht komen die deze het hardst nodig heeft.

In Nederland hebben 2 miljoen mensen een beperking. Slechts ca. 10% daarvan zijn houder van een gehandicaptenparkeerkaart.

Tenslotte, zo stellen de leden van de D66-fractie, is er nog veel onduidelijk over de vraag welke instantie de verantwoordelijkheid gaat dragen voor de implementatie van de richtlijn. Momenteel geven gemeenten parkeerkaarten uit in Nederland, maar het lijkt logisch dat eenzelfde organisatie verantwoordelijk wordt voor de uitgifte van digitale varianten van de kaarten. Bovendien achten genoemde leden het van groot belang dat de organisatie de juiste kennis en kunde in huis heeft om de persoonlijke levenssfeer van de gebruikers te kunnen waarborgen. Dat betekent dat er waarschijnlijk budget vrijgemaakt moet worden om een uitvoeringsorganisatie dit goed te kunnen laten doen. Kan het kabinet het standpunt hierover nader toelichten? In hoeverre is er voor Nederland al een organisatie in beeld die dit zou kunnen uitvoeren? Hoe wordt de digitale variant van de kaarten uitgegeven? Wordt dat gekoppeld aan bijvoorbeeld een DigiD? Is het kabinet bereid om eerst advies in te winnen bij bijvoorbeeld het Adviescollege ICT-toetsing voordat een landelijke database wordt aangelegd?

De keuze welke instanties, naast het Rijk, de verantwoordelijkheid dragen voor de implementatie van de richtlijn moet nog worden gemaakt. Vanzelfsprekend zullen gemeenten in het geval van de gehandicaptenparkeerkaart een belangrijke rol blijven houden. De invulling van de gehandicaptenkaart is nog niet bepaald.

Wat betreft de digitale variant van beide kaarten moeten nog veel details nader worden uitgewerkt in gedelegeerde handelingen of uitvoeringshandelingen. Dit geldt bijvoorbeeld voor het format en de specificaties van de digitale kaart en bijbehorende databases, die geen onderdeel uitmaken van het voorstel. Dit is een terecht aandachtspunt. Het kabinet heeft gevraagd om nauwe betrokkenheid bij de uitwerking van de handelingen.

Er zal budget vrijgemaakt dienen te worden voor de uitvoering. De omvang hiervan kan nog niet worden ingeschat.

Zoals aangegeven in het BNC-fiche verdient het voor de gehandicaptenparkeerkaart de aanbeveling om te verkennen of het Nationaal Parkeerregister geschikt is als landelijke database zoals vermeld in het voorstel.

Momenteel verzorgen de RDW en het SHPV via het Nationaal Parkeerregister de landelijke registratie van uitgegeven gehandicaptenparkeerkaarten met als doel om diefstal en misbruik van de kaarten tegen te gaan. Bijna alle gemeenten hebben de door hen uitgegeven parkeerkaarten hierin al geregistreerd.

Tegelijkertijd is het nu nog te vroeg om aan te kunnen geven of een koppeling met de Nederlandse DigiD of de Europese DigiD (EUID) wordt voorzien. Nadat er meer duidelijkheid is over de technische specificaties van de digitale kaarten zal het kabinet bezien of een adviesaanvraag bij het Adviescollege ICT-toetsing nodig is.

Het is uiteindelijk het Adviescollege zelf die bepaald welke projecten daadwerkelijk getoetst gaan worden

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

De lidstaten bepalen zelf wie in aanmerking komt voor een gehandicaptenstatus en welke preferentiële behandelingen of bijzondere voorwaarden voor diensten daaraan verbonden zijn. Dat begrijpen de leden van de CDA-fractie. Deze leden vragen hoe mensen met een handicap uit een lidstaat weten, indien ze kort verblijven in een andere lidstaat, wat met deze kaarten kan of mag. Het is een beetje hetzelfde als parkeren met een invalidenparkeerkaart in Nederland, waarbij gemeenten verschillende eisen stellen (bijvoorbeeld Amsterdam) als men met de invalidenparkeerkaart wil parkeren. Dit betekent dat mensen met een handicap die een invalidenparkeerkaart gebruiken, de eisen van die verschillende gemeenten moeten kennen. Wat is volgens het kabinet de praktische uitwerking hiervan? Wat betekent dit voor de Nederlandse situatie? Stel dat een persoon met een handicap en een langdurige invalidenparkeerkaart naar Amsterdam komt. Hoe werkt de Europese gehandicapten(parkeer)kaart dan precies? Wat kunnen de gebruikers ermee? Is de Europese gehandicapten(parkeer)kaart een “kaart” of een digitaal systeem/kaart die men op de telefoon kan zetten?

Om houders van een kaart goed te informeren over de rechten en plichten bij het gebruik van kaarten dringt Nederland in de onderhandelingen er op aan dat er naast nationale informatieverschaffing ook een Europese website wordt gelanceerd met voldoende informatie.

In de huidige Regeling Gehandicaptenparkeerkaart is nu al vastgelegd dat kaarthouders uit het buitenland dezelfde rechten hebben als Nederlandse kaarthouders.

Dit is voor het gebruik van de algemene gehandicaptenparkeerplaats (aangeduid met het blauwe verkeersbord E6) over het algemeen ook geen probleem. In sommige gemeenten kunnen kaarthouders ook gratis parkeren op een reguliere parkeerplaats op straat. Of dit kan en onder welke voorwaarden verschilt per gemeente. Dit komt echter niet voort uit nationale- maar lokale regelgeving. Deze situatie betekent wel dat kaarthouders, uit binnen en buitenland, zich ook nu al moeten verdiepen in de lokale beleidsregels. Het voorstel bevat wel een verplichting voor aanbieders van bijzondere voorwaarden of preferentiële behandeling om deze informatie op toegankelijke wijze openbaar te maken.

Het voorstel voorziet zowel in een fysieke kaart als een digitale “kaart” waarbij de keuze bij de kaarthouder ligt. De mogelijkheid om naast een fysieke kaart ook een digitale kaart te hanteren kan helpen bij bovengenoemd probleem. Immers, handhaving op reguliere parkeerplaatsen gebeurt steeds vaker plaats via scanauto's. Dit kan leiden tot onterechte boetes voor houders van een gehandicaptenparkeerkaart indien vooraf bij de gemeente geen vergunning is aangevraagd.

Voorts lezen de leden van de CDA-fractie dat het kabinet risico's ziet omtrent eventuele kosten voor medische keuringen en de eventuele toename van de regeldruk voor mensen met een beperking. Dit punt delen genoemde leden met het kabinet.

Mensen met een handicap hebben echter toch al een formele gehandicaptenstatus, zo vragen deze leden. Hoe moeten deze leden de formele gehandicaptenstatus dan zien? Wat is de waarde hiervan in Europa?

Het is nog niet duidelijk hoe het aanvraag- en beoordelingsproces van de Europese gehandicaptenkaart en de Europese gehandicaptenparkeerkaart eruit komt te zien, in het voorstel van de Commissie wordt dit grotendeels aan de lidstaten gelaten. Hoe het uiteindelijke proces eruit zal zien hangt mede af van de uitkomst van de onderhandelingen en de inhoud van de definitieve richtlijn. Het kabinet zal de mogelijkheid onderzoeken of de kaarten kunnen worden toegekend op basis van al bestaande bewijsstukken, zoals een medische verklaring van een (huis)arts, zodat medische keuringen en de eventuele kosten die hieruit voortvloeien zo veel mogelijk voorkomen kunnen worden. Het mag in ieder geval niet zo zijn dat de te maken kosten voor een medische keuring mensen uitsluit van het aanvragen van de Europese gehandicaptenkaart.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de termijn voor een kort verblijf volgens de Europese Commissie is vastgelegd in de regelgeving rondom de Schengen-regio, waarin kort verblijf wordt gedefinieerd als een tijdsduur van drie maanden. Deze leden lezen dit zo dat indien een persoon met een handicap drie weken naar Italië op vakantie gaat en daarbij Rome bezoekt, hij of zij dan van deze faciliteit gebruik mag en/of kan maken, en dat het dan vervolgens aan Italië is om te bepalen wat er wel of niet onder valt. Begrijpen deze leden dat goed?

De Commissie constateert dat EU-burgers met een beperking problemen ondervinden wanneer zij reizen naar en verblijven in een andere lidstaat, bijvoorbeeld wanneer zij op vakantie gaan. Hun beperking wordt niet altijd erkend waardoor zij niet in aanmerking komen voor speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling waar nationale burgers met een beperking wel recht op hebben. Wanneer een kaarthouder op vakantie gaat naar bijvoorbeeld Italië dan kan diegene met de kaart aantonen dat hij of zij een beperking heeft en maakt daarmee aanspraak op de daar geldende speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling.

Het European Disability Forum stelt dat een verordening een effectiever instrument zou zijn om de doelstellingen te behalen. Hoe beoordeelt het kabinet het instrument dat voor de doelstellingen wordt ingezet? Verwacht het kabinet dat een richtlijn tot optimale en consistente resultaten binnen de lidstaten zal leiden?

Anders dan verordeningen, die na inwerkingtreding direct van toepassing zijn in lidstaten, zijn richtlijnen niet direct van toepassing in lidstaten. Ze moeten eerst in nationale wetgeving worden omgezet voordat ze van toepassing zijn in elke lidstaat. Een richtlijn is verbindend als het gaat om het te bereiken resultaat waarvoor de richtlijn bestemd is, maar laat aan de nationale instanties de bevoegdheid om vorm en middelen voor de verwezenlijking ervan te kiezen. Het kabinet acht deze keuze passend omdat veel lidstaten al werkende stelsels kennen van de uitgifte van (nationale) kaarten. Ook worden in het huidige voorstel veel zaken aan de lidstaten

gelaten zoals de vraag wie in aanmerking komt voor een kaart alsmede de procedures voor aanvraag en uitgifte.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie lezen in het voorliggende BNC-fiche dat zowel voor de gehandicaptenkaart als voor de Europese gehandicaptenparkeerkaart zowel een fysieke als een digitale optie geboden wordt. Genoemde leden willen benadrukken dat zij de optie voor een fysieke kaart belangrijk vinden. Zij willen dan ook dat deze optie ook in de toekomst in stand blijft. Is het kabinet het met deze leden eens dat de fysieke kaart ook in de toekomst altijd een optie moet blijven? Is het kabinet bereid om ook in zijn inzet mee te nemen dat de optie voor een fysieke kaart ook in de toekomst gegarandeerd blijft?

Het kabinet is het eens met de leden van de SP-fractie dat het belangrijk is dat een fysieke kaart beschikbaar moet blijven zodat zoveel mogelijk mensen de kaart kunnen gebruiken. Het is immers voor sommige personen met een beperking niet mogelijk om een digitaal apparaat te bedienen. Het kabinet zal zich hiervoor blijven inzetten.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties

Om te beginnen hebben de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA enkele vragen over het voorstel van de Europese Commissie. Zo is het voornoemde leden niet helemaal duidelijk of lidstaten worden verplicht om gehandicaptenkaarten uit te geven of enkel om de gehandicaptenkaarten die in andere lidstaten worden uitgegeven te erkennen. Met andere woorden, zijn alle lidstaten, ook lidstaten die nu geen gehandicaptenkaart uitgeven, verplicht om hiermee te starten?

Alle lidstaten, dus ook lidstaten die nu geen gehandicaptenkaart uitgeven, moeten de Europese gehandicaptenkaart en Europese gehandicaptenparkeerkaart invoeren. Goed om hierbij te vermelden is dat het voorstel geen afbreuk doet aan de bevoegdheid van de lidstaten om andere formele documenten voor mensen met een beperking uit te reiken.

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA begrijpen voorts de aarzeling van het kabinet ten aanzien van de invoering van een gehandicapten(parkeer)kaart. Deze leden zien ook liever een maatschappij die integraal toegankelijk is voor iedereen, waar een dergelijke kaart niet nodig is. Ook genoemde leden zien echter de voordelen voor een gehandicapten(parkeer)kaart, zeker zo lang de samenleving niet volledig toegankelijk is. De Europese gehandicapten(parkeer)kaart kan echter zelfs een voordeel zijn indien de samenleving volledig toegankelijk zou zijn. Wat is de

opvatting van het kabinet hierin? Is de gehandicapten(parkeer)kaart een noodzakelijke tussenoplossing of een oplossing voor de lange termijn?

Op dit moment is de samenleving helaas nog lang niet voor iedereen toegankelijk. Dit is een proces van lange adem. In de tussentijd kan de kaart een wezenlijke bijdrage leveren aan de participatie van mensen met een beperking, maar het kabinet ziet de kaart niet als de uiteindelijke oplossing. Het kabinet vindt het daarom belangrijk dat er ingezet blijft worden op algemene toegankelijkheid voor iedereen, ook zonder een kaart te laten zien.

De leden van de PvdA- en GroenLinks-fracties vragen het kabinet daarnaast waarom hij verwacht dat een medische keuring in combinatie met een eigen bijdrage waarschijnlijk is. In principe bepalen lidstaten toch zelf aan wie zij de gehandicaptenkaart en de gehandicaptenparkeerkaart uitgeven en onder welke voorwaarden? Indien de uitgifte een nationale bevoegdheid is, dan hoeven daar toch zeker geen serieuze regeldrukgevolgen aan verbonden te zitten en al helemaal geen kosten? Deze leden vragen het kabinet of hij wil toezeggen dat er geen extra kosten worden verbonden aan het aanvragen van een gehandicapten(parkeer)kaart indien deze in Nederland wordt uitgegeven en de bewijslast daarvoor zoveel mogelijk te beperken. Mensen met een beperking moeten al vaak genoeg bewijzen dat zij een beperking hebben om zorg te kunnen krijgen. Het lijkt deze leden dan ook mogelijk om deze groep niet nog een aanvullende medische keuring te laten ondergaan, indien mensen met een beperking een zorgindicatie hebben. Wat is de opvatting van het kabinet hierin?

Het is nog niet duidelijk hoe het aanvraag- en beoordelingsproces van de Europese gehandicaptenkaart eruit komt te zien. In het voorstel van de Commissie wordt dit grotendeels aan de lidstaten gelaten. Hoe het uiteindelijke proces eruit zal zien hangt mede af van de uitkomst van de onderhandelingen en de inhoud van de definitieve richtlijn. Het kabinet zal de mogelijkheid onderzoeken of de kaarten kunnen worden toegekend op basis van al bestaande bewijsstukken/indicaties, zoals een medische verklaring van een (huis)arts, zodat medische keuringen en de eventuele kosten die hieruit voortvloeien zo veel mogelijk voorkomen kunnen worden. Zoals eerder aangegeven mag het in ieder geval niet zo zijn dat de te maken kosten voor een medische keuring mensen uitsluit van het aanvragen van de Europese gehandicaptenkaart.

Wat de Europese gehandicaptenparkeerkaart betreft, geeft de huidige Regeling Gehandicaptenparkeerkaart aan dat eerst een geneeskundig onderzoek plaats dient te vinden alvorens een gehandicaptenparkeerkaart kan worden verstrekt. Het ligt in de lijn der verwachting dat deze voorwaarde gehandhaafd blijft om onterecht gebruik van de kaart te voorkomen. Een medische keuring kan achterwege blijven als er voldoende gegevens zijn waaruit blijkt dat de aanvrager (nog steeds) aan de voorwaarden voldoet. Dit kan bijvoorbeeld een keuringsrapport zijn waarin staat dat de handicap chronisch of onomkeerbaar is.

De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA lezen in het BNC-fiche dat het kabinet meer duidelijkheid wenst over de tijdsduur van 'kort verblijf'. Genoemde leden vragen het kabinet waarom het precies nodig is dat deze duidelijkheid wordt verschaft. Klopt het dat 'kort verblijf' in de EU in principe maximaal drie maanden betekent? Tevens vragen deze leden waarom het überhaupt nodig is om kort verblijf te definiëren. Het recht op gelijke behandeling is toch niet afhankelijk van de duur van het verblijf in een ander land? Daarbij vragen deze leden dat de gehandicaptenkaart of de parkeerkaart toch ook geen plichten opleggen aan andere lidstaten? Dus waarom maakt de duur van het verblijf dan uit? Indien deze duur niet uitmaakt, kan het kabinet zich dan ook inzetten om de bepaling van kort verblijf uit de regelgeving te schrappen?

Het kabinet is het eens met de leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA dat het recht op gelijke behandeling niet afhankelijk moet zijn van de duur van het verblijf. Het voorstel van de Commissie richt zich specifiek op korte verblijven van personen met een beperking in een andere lidstaat, bijvoorbeeld een dienstreis of stedentrip. De Commissie constateert namelijk dat personen met een beperking met name problemen ondervinden wanneer zij voor een korte periode reizen naar en verblijven in een andere lidstaat. Hun beperking wordt niet altijd erkend waardoor zij niet in aanmerking komen voor speciale voorwaarden en/of preferentiële behandeling. Het kabinet wil graag dat alle lidstaten op dezelfde manier 'kort verblijf' implementeren. In de Burgerschapsrichtlijn staat namelijk dat inwoners van de EU-lidstaten en hun familieleden zonder voorwaarden of formaliteiten tot 3 maanden vrij mogen reizen en verblijven in andere lidstaten. Na deze periode kunnen lidstaten voorwaarden stellen aan verblijf op hun grondgebied, bijvoorbeeld in sommige lidstaten moet je je dan registreren.

De insteek van deze regeling is om vrij verkeer van personen te verbeteren voor mensen met een beperking. Dit is sterk gericht op mensen met een auto. De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA ondersteunen het pleidooi dat mensen met een beperking zich net zo gemakkelijk moeten kunnen verplaatsen met de auto als mensen zonder beperking. Dat betekent ook dat mensen met een beperking niet aan extra eisen moeten hoeven voldoen voordat zij een rijbewijs kunnen halen. Natuurlijk kan het zo zijn dat er fysieke of psychische aandoeningen zijn die de rijvaardigheid verminderen. Momenteel gaat deze medische keuring echter onnodig ver en is deze ook nog eens duur. Dit geldt bijvoorbeeld voor mensen met autisme. Zij moeten allemaal eerst worden gekeurd alvorens zij rijexamen mogen doen. De leden van de fracties van GroenLinks en de PvdA vragen het kabinet of het nu werkelijk nodig is dat al deze mensen worden beoordeeld op de aandoening en niet op de rijvaardigheid. Is het bijvoorbeeld mogelijk om, samen met ervaringsdeskundigen, verder onderscheid te maken tussen aandoeningen die wel echt een medische keuring nodig hebben en aandoeningen waar dit niet voor nodig is?

Het ministerie van IenW wil geen strengere medische eisen aan rijbewijshouders stellen dan dat nodig is voor de verkeersveiligheid. Daarom zijn er alleen keuringen nodig bij medische aandoeningen die een risico voor de verkeersveiligheid kunnen geven.

Aan de rijgeschiktheidseisen bij deze aandoeningen liggen adviezen van de Gezondheidsraad en de Europese Rijbewijsrichtlijn ten grondslag. Daarbij is er voortdurend aandacht of er nieuwe inzichten zijn op basis waarvan de rijgeschiktheidseisen bij deze aandoeningen bijgesteld moeten worden. Zo is in 2013 en 2020 advies aan de Gezondheidsraad gevraagd welke verbeteringen in de medische rijgeschiktheidseisen bij vormen van autisme mogelijk zijn. Op basis van deze adviezen zijn de standaard herkeuringen en de verplichte medische rijtesten bij autisme reeds vervallen. Daarnaast gaf de Gezondheidsraad in 2021 aan dat het inschatten van de invloed van de aandoening op de verkeersdeelname individueel maatwerk is en dat er geen screeningtools zijn die op voorhand een betrouwbare inschatting van de rijgeschiktheid bij autisme kunnen geven. Daarom adviseerde de Gezondheidsraad dat deze inschatting door een onafhankelijk psychiater plaats moet vinden. De eerdere signalen over de financiële lasten bij deze keuringen zijn meegenomen in de gesprekken met de Nederlandse Zorgautoriteit over een nieuwe tariefstructuur voor de rijbewijskeuringen. Vanaf 1 januari 2024 treedt een nieuwe tariefstructuur in werking waarbij de maximale tarieven voor dit type keuring lager komen te liggen. De verwachting is dat hierdoor de rijbewijskeuring voor een deel van de mensen met een vorm van autisme goedkoper zal worden.

Tot slot merken de leden van de GroenLinks- en de PvdA-fracties op dat de gehandicaptenparkeerkaart een belangrijk middel is voor vrij verkeer van personen met een beperking in bezit van een auto. Veel mensen zijn, vanwege de hoge kosten van de auto, aangewezen op het openbaar vervoer. Integraal toegankelijk openbaar vervoer is daarom tenminste net zo belangrijk. In Nederland zijn er veel stations ontoegankelijk vanwege een gebrek aan werkende liften of een perron met een ongelijke hoogte ten opzichte van de instap van de trein. In de strategie van de Europese Unie wordt benoemd dat vanaf 2022 barrières voor toegankelijkheid op treinstations worden geïdentificeerd. Genoemde leden vragen het kabinet hoe het staat met de uitvoering van dit punt uit de Europese strategie en of hij erop aan kan dringen dat er meer nodig is voor vrij verkeer van personen met een beperking dan een gehandicapten(parkeer)kaart.

Bij brief d.d. 19 december 2022 heeft de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat u geïnformeerd over de stand van zaken betreffende de toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor mensen met een beperking (Kamerstuk 23 645, nr. 785). De afgelopen jaren is er hard gewerkt aan het verbeteren van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer. Voor de spoorsector wordt hieraan sinds 2006 gewerkt via het Implementatieplan Toegankelijkheid, waarmee in totaal ongeveer € 550 miljoen geïnvesteerd wordt in betere toegankelijkheid van stations.

Een van de omvangrijkste maatregelen van de afgelopen jaren is de verwezenlijking van een toegankelijke instap in de trein voor reizigers met een fysieke beperking. ProRail brengt hiervoor de perrons op de juiste hoogte en vereenvoudigt daarmee de instap. ProRail loopt met haar programma voor de treinstations op schema. Aan het einde van 2022 was ruim negentig procent van alle treinstations in Nederland toegankelijk voor mensen met een beperking. Zo zijn alle treinstations voorzien van geleidelijnen voor mensen met een visuele beperking. Aandachtspunt is dat het aantal perrons waarvan delen niet langer op de juiste hoogte zijn, is toegenomen, onder andere door verzakking van de bodem in de afgelopen jaren. ProRail zet zich daarom de komende jaren in om deze perrons weer op de juiste hoogte te brengen en

te houden. Deze werkzaamheden kunnen in de nachtelijke uren worden uitgevoerd en daarmee zullen reizigers hier geen hinder van ondervinden. Op die manier kan in korte tijd op veel perrons (circa 30–50 stations per jaar) de toegankelijke instap over het hele perron weer worden teruggebracht.

Daarnaast werkt NS er hard aan om ervoor te zorgen dat alle treinen een toegankelijke instap hebben. Wat de toegankelijkheid van de sprintertreinen betreft, loopt NS voor op schema. Per eind 2021 is al het NS-sprinter materieel toegankelijk. De intercitytreinen zijn toegankelijk volgens de bij toelating geëiste toegankelijkheidsnormen en worden op termijn allemaal voorzien van een drempelvrije instap in bestaand en nieuw materieel. De eerste treinen van de Intercity Nieuwe Generatie rijden reeds op het spoor; hierna staat de introductie van de toegankelijke dubbeldekker (Dubbel Dekker Nieuwe Generatie) op de planning. Voor treinen van regionale vervoerders geldt dat deze al beschikken over een toegankelijke instap. Gaandeweg krijgt hierdoor een steeds groter deel van het treinvervoer een zelfstandige instap.

Verder zijn er op veel stations liften geïnstalleerd en/of hellingbanen aangelegd. Bij ProRail is er de afgelopen periode als gevolg van een toename van het aantal liftstoringen extra aandacht voor liftstoringen. Zo is ProRail bezig met het plaatsen van sensoren als onderdeel van een verbeterd monitorings-systeem dat sneller moet waarschuwen bij technische problemen. ProRail is ook met het samenwerkingsverband van decentrale openbaar vervoerautoriteiten (DOVA) in overleg over uitwisseling van data zodat deze op termijn kunnen worden gebruikt voor (verbetering van) reisinformatie. Ook is ProRail bezig met het aanleggen van een voorraad van cruciale liftonderdelen en wordt een toegewijd team van monteurs ingericht die stationsliften onderhouden. Dit versterkt de kennis en draagt daarmee bij aan het sneller herstellen van liftstoringen. Verder treft ProRail voorbereidingen om storingen door vandalisme (door middel van het plaatsen van camera's en extra toezicht) te verminderen. Zo is er medio 2023 extra camerabeveiliging geplaatst op 15 treinstations met een hoog risico op vandalisme bij de liften. Ten slotte onderzoekt ProRail bouwkundige maatregelen gericht op de vermindering van waterschade. Voor een meer volledig overzicht van toegankelijkheid van het openbaar vervoer verwijst ik naar bovengenoemde Kamerbrief.

Vragen en opmerkingen van de leden van de BBB-fractie

Genoemde leden vinden het van groot belang dat mensen met een handicap ongehinderd gebruik kunnen maken van hun rechten en voorzieningen, ongeacht in welk land ze zich bevinden. Zij vragen wat de reikwijdte van de gehandicaptenkaart is.

De Europese gehandicaptenkaart is van toepassing op alle situaties waarin particulieren of overheidsinstanties bijzondere voorwaarden of een voorkeursbehandeling aan personen met een beperking bieden bij de toegang tot de volgende diensten, activiteiten en faciliteiten:

- diensten in de zin van artikel 57 VWEU²,
- vervoer van passagiers,
- andere activiteiten en faciliteiten, ook als deze niet tegen een vergoeding worden aangeboden.

De richtlijn is niet van toepassing op:

- prestaties op het gebied van sociale zekerheid uit hoofde van de Verordeningen (EG) nr. 883/2004³ en (EG) nr. 987/2009⁴,
- bijzondere al dan niet op premie- of bijdragebetaling berustende prestaties of verstrekkingen op het gebied van sociale zekerheid, sociale bescherming of werkgelegenheid,
- sociale bijstand die onder artikel 24, lid 2, van Richtlijn 2004/38/EG valt⁵.

Vanwege beveiligingsaspecten vragen deze leden welke specifieke veiligheidsmaatregelen aan de nieuwe Europese gehandicapten(parkeer)kaart zullen worden toegevoegd. Hoe zal dit bijdragen aan het handhaven van de kaart en wanneer denkt het kabinet de mogelijke gevolgen voor de handhaving in kaart te kunnen brengen?

De veiligheidsaspecten van zowel de fysieke als de digitale kaarten moeten nog nader worden uitgewerkt in gedelegeerde handelingen of uitvoeringshandelingen. Tegelijkertijd is in het voorstel al wel opgenomen dat veiligheidsaspecten en fraudebestrijding belangrijke aspecten zijn.

De nieuwe Europese gehandicaptenparkeerkaart kan daarom juist een positief effect hebben op de handhaafbaarheid van de reeds bestaande gehandicaptenparkeerkaart. Dit omdat extra eisen in de vorm van digitale kenmerken worden toegevoegd aan de fysieke gehandicaptenparkeerkaart.

De leden van de BBB-fractie richten hun aandacht tevens op de huidige structuur in Nederland met betrekking tot het uitgeven van kaarten voor mensen met een beperking. Genoemde leden vragen welke organisaties in Nederland verantwoordelijk zijn voor het verstrekken van kaarten voor mensen met een beperking. Tevens vragen deze leden of deze organisaties ook in staat zullen zijn om in de toekomst de Europese gehandicapten(parkeer)kaart uit te geven.

Op dit moment is er een aantal organisaties die kaarten uitgeven, zoals de Autipas die uitgegeven wordt door de Nederlandse Vereniging voor Autisme en de Nationale Toiletpas ontwikkeld door de Stichting Medisch Toiletpas. Daarnaast verstrekt Argonaut, in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de OV-begeleiderskaart. Mensen met een beperking mogen gratis iemand meenemen als begeleider in het openbaar vervoer. Ook bestaat er de keycord Hidden Disabilities

² <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:12012E057:NL:HTML>

³ [EUR-Lex - 02004R0883-20140101 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:0883:001:001:EN:HTML)

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:284:0001:0042:nl:PDF>

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:229:0035:0048:nl:PDF>

Sunflower. Deze keycord is ontworpen voor mensen met een onzichtbare beperking, bijvoorbeeld mensen met dementie.

Op dit moment is het nog te vroeg om antwoord te geven op de vraag of deze organisaties ook in aanmerking komen om de Europese gehandicaptenkaart uit te geven. Zodra de richtlijn definitief is vastgesteld en in kaart is gebracht wat de implicaties voor de uitvoering zijn wordt gekeken naar welke partij(en) hiervoor in aanmerking komen.

De fysieke Europese gehandicaptenparkeerkaart wordt in Nederland uitgegeven door gemeenten. De wijze van aanvragen van de kaart, het uitvoeren van medische keuringen en de uitgifte van de kaart is daarmee al georganiseerd.

Er is in het voorstel een evaluatiebepaling opgenomen waarbij de Europese Commissie een verslag uitbrengt over de toepassing van de richtlijn. Het kabinet vindt deze bepaling wenselijk. Hoe wordt deze echter in de praktijk uitgevoerd? Is nu reeds duidelijk wat de criteria zijn aan de hand waarvan de evaluatie zal plaatsvinden?

Uiterlijk drie jaar na de datum van toepassing van deze richtlijn en vervolgens om de vijf jaar legt de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's een verslag voor over de toepassing van de richtlijn. In het verslag wordt onder andere aandacht besteed aan het gebruik van de Europese gehandicaptenkaart en de Europese gehandicaptenparkeerkaart in het licht van sociale en economische ontwikkelingen, teneinde na te gaan of deze richtlijn moet worden herzien. Op verzoek van de Commissie verstrekken de lidstaten de Commissie alle informatie die zij voor het opstellen van het verslag nodig heeft. De Commissie houdt in haar verslag rekening met de standpunten van personen met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties.

De leden van de BBB-fractie vragen tevens hoe het kabinet ervoor kan zorgen dat de digitale versie van de kaarten toegankelijk en gebruiksvriendelijk wordt voor alle EU-burgers, inclusief ouderen en mensen met een beperking, en ongeacht de taal die zij spreken.

Het voorstel biedt kaarthouders de mogelijkheid om zelf te kiezen voor een fysieke of digitale kaart, zowel voor de gehandicaptenkaart als de gehandicaptenparkeerkaart. Zo kan elke burger zelf kiezen welke variant het meest toegankelijk en gebruiksvriendelijk is.

Zoals eerder aangegeven moeten de technische specificaties voor de digitale versie nog nader uitgewerkt worden. Nederland zet zich in voor de digitale toegankelijkheid, en zal dit in het verder uitwerkingsproces van de digitale kaarten blijven doen.

Om houders van een kaart goed te informeren over de rechten en plichten bij het gebruik dringt Nederland er op aan dat er naast nationale informatieverschaffing ook een Europese website wordt gelanceerd met voldoende informatie.

Tot slot vragen de leden van de BBB-fractie met betrekking tot soevereiniteit hoe het kabinet denkt over het feit dat lidstaten zelf bepalen wie zij erkennen als persoon met een beperking en wie dus in aanmerking komen voor de Europese gehandicaptenkaart en de Europese gehandicaptenparkeerkaart. Deze leden vragen naar de opvatting van het kabinet inzake de verschillen die dan zullen ontstaan en wat dat betekent.

EU-lidstaten zijn bevoegd om te bepalen wie in aanmerking komt voor zowel de Europese gehandicaptenkaart als de Europese gehandicaptenparkeerkaart, dus het kan voorkomen dat een persoon met een beperking in de ene lidstaat wel in aanmerking komt voor de kaarten en een persoon met dezelfde beperking in een andere lidstaat niet.

Nederland kent geen vaststaande definitie van mensen met een beperking. Het is namelijk erg ingewikkeld om tot een eenduidige definitie te komen die op iedereen van toepassing is en de vraag is ook of een definitie wenselijk is. Als je kiest voor een definitie loop je namelijk het risico dat je je mensen (onbedoeld) uitsluit. Daarnaast is de kern van het VN-verdrag handicap dat de samenleving beperkingen opwerpt. Dat is waar mensen met een beperking mee geconfronteerd worden in hun dagelijks leven. We moeten ons dus focussen op het toegankelijker maken van de samenleving voor iedereen in plaats van het denken in hokjes. Ook kent Nederland geen werkwijze op zichzelf om vast te stellen of iemand een beperking heeft. Op basis van de individuele omstandigheden en bijbehorende situatie wordt de afweging gemaakt welke ondersteuning passend is. Sommige andere lidstaten daarentegen hanteren wel een vaststaande definitie. Er bestaan dus verschillen tussen de lidstaten. Het voorstel gaat daarom uit van wederzijds vertrouwen tussen lidstaten in de beoordeling van wie in aanmerking komt voor een kaart in de lidstaten. Het kabinet streeft ernaar om samen met mensen met een beperking en hun vertegenwoordigende organisaties de voorwaarden voor toekenning van de kaart uit te werken.