

In de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport bestond bij enkele fracties behoefte een aantal vragen en opmerkingen voor te leggen aan het kabinet over de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken betreffende het BNC-Fiche: Richtlijn invoering Europese gehandicaptenkaart en Europese gehandicaptenparkeerkaart d.d. 29 september 2023 (Kamerstuk 22 112, nr. 3791).

De voorzitter van de commissie,  
Smals

De adjunct-griffier van de commissie,  
Krijger

## **Inhoudsopgave**

### **I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

- **VVD-fractie**
- **D66-fractie**
- **CDA-fractie**
- **SP-fractie**
- **PvdA- en GroenLinks-fractie**
- **BBB-fractie**

### **II. Reactie van het kabinet**

#### **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 uitgaven (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 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?

## **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,<sup>1</sup> 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?

---

<sup>1</sup> 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 organi-

saties 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 het kabinet**