



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG

COMPTE RENDU INTÉGRAL

MET HET BEKNOPT VERSLAG

AVEC LE COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

dinsdag

mardi

20-03-2001

20-03-2001

16:00 uur

16:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CVP	<i>Christelijke Volkspartij</i>
FN	<i>Front National</i>
PRL FDF MCC	<i>Parti Réformateur libéral – Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
PSC	<i>Parti social-chrétien</i>
SP	<i>Socialistische Partij</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + nummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag (op wit papier, bevat de bijlagen en het beknopt verslag, met kruisverwijzingen tussen Integraal en Beknopt Verslag)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral (sur papier blanc, avec annexes et CRA, avec renvois entre le CRI et le CRA)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>	<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>
<i>Bestellingen :</i>	<i>Commandes :</i>
<i>Natieplein 2</i>	<i>Place de la Nation 2</i>
<i>1008 Brussel</i>	<i>1008 Bruxelles</i>
<i>Tel. : 02/ 549 81 60</i>	<i>Tél. : 02/ 549 81 60</i>
<i>Fax : 02/549 82 74</i>	<i>Fax : 02/549 82 74</i>
<i>www.deKamer.be</i>	<i>www.laChambre.be</i>
<i>e-mail : alg.zaken@deKamer.be</i>	<i>e-mail : aff.generales@laChambre.be</i>

INHOUD

Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mobiliteitsproblemen voor visueel gehandicapten in de NMBS-stations" (nr. 4052)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CVP-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afdanking van een VLD-kabinetsmedewerkster van de minister" (nr. 4253)

Sprekers: **Francis Van den Eynde**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het structureel probleem met betrekking tot de automobielininspectie van wagens die volgens het advies van CARA zijn aangepast aan de handicap van de bestuurder" (nr. 4225)

Sprekers: **Jos Ansoms**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

SOMMAIRE

Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes de mobilité des handicapés visuels dans les gares de la SNCB" (n° 4052)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CVP, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le licenciement d'une collaboratrice VLD du cabinet de la ministre" (n° 4253)

Orateurs: **Francis Van den Eynde**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème structurel posé par le contrôle technique de voitures adaptées suivant les recommandations de CARA au handicap de l'automobiliste" (n° 4225)

Orateurs: **Jos Ansoms**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

DINSDAG 20 MAART 2001

16:00 uur

**COMMISSION DE
L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES
ENTREPRISES PUBLIQUES**

du

MARDI 20 MARS 2001

16:00 heures

De vergadering wordt geopend om 16.07 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 16.07 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mobiliteitsproblemen voor visueel gehandicapten in de NMBS-stations" (nr. 4052)**

01 **Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes de mobilité des handicapés visuels dans les gares de la SNCB" (n° 4052)**

01.01 **Yves Leterme** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, het probleem van slechtzienden, visueel gehandicapten en blinden omtrent hun toegankelijkheid tot het openbaar vervoer moet regelmatig worden benadrukt, te meer daar betrokkenen vaak zowel vervoers- als contactarm zijn.

Zowel bij de beleidsverantwoordelijken als bij de NMBS is de wil evenwel aanwezig om inspanningen te doen om die toegankelijkheid te verbeteren. Die verbetering is nodig, en wel om de volgende redenen.

Visueel gehandicapten verplaatsen zich vaak volgens vertrouwde trajecten, door het volgen van natuurlijke gidslijnen. Ondanks dit is het voor heel wat visueel gehandicapten en blinden haast onmogelijk om zonder extrahulp of aanpassingen, een loket of een perron in een station te bereiken.

Er bestaan concrete richtlijnen voor architecten en ontwerpers van gebouwen, om de voorzieningen en de gebruiksvriendelijkheid ervan voor betrokkenen te verbeteren, maar deze richtlijnen zijn niet altijd goed gekend door degenen die ze moeten naleven.

Ik schenk al een tijd aandacht aan dat probleem en uit ervaring weet ik dat ook de informatie voor blinden en slechtzienden in de spoorstations meestal onbruikbaar of onvindbaar is, ondanks de inspanningen terzake die door bepaalde instanties worden geleverd door bijvoorbeeld het aanbrengen van bordjes in brailleschrift. Jammer genoeg gebeuren dergelijke initiatieven in de spoorstations nog steeds te weinig. Door over te stappen op elektronische schermen met de uren en de bestemmingen, maakt men het de blinden en de visueel gehandicapten nog moeilijker om zich vlot te kunnen bedienen van het openbaar vervoer.

Mevrouw de minister, via deze weg verzoek ik u, uw medewerkers en de leiding van de NMBS te pogen de aandacht te vestigen op dit probleem. Ik ben ervan overtuigd dat zowel bij u als bij de directie van de NMBS de wil bestaat om terzake een oplossing te bieden.

Ziehier, mevrouw de minister, mijn concrete vragen.

Ten eerste, werd zowel in het huidige als in het toekomstige beheerscontract in financiële middelen voorzien om de toegankelijkheid tot de stations van de NMBS voor slechtzienden en blinden te verbeteren. Zo ja, welke inspanningen

kan de NMBS terzake leveren?

Ten tweede, bent u van oordeel dat desgevallend een wetgevend initiatief moet worden genomen om de algemene situatie te verbeteren? In dat verband denk ik aan het debat rond de universele dienstverlening waarover mevrouw Coenen het al enkele keren had. Volgens mij zou een element van universele dienstverlening erin kunnen bestaan de toegankelijkheid voor personen met een handicap, onder anderen blinden en slechtzienden, te verbeteren. Misschien kan hiervan zelfs werk worden gemaakt in het kader van de Europese normering.

Ten derde, kan de NMBS op grotere schaal informatiebrochures in brailleschrift voor blinden en slechtzienden ter beschikking stellen?

Ten vierde, een ander probleem heeft betrekking op de touch screenautomaten die in heel wat stations aanwezig zijn. Voor de visueel gehandicapten is dit een stap achteruit. Het is immers de bedoeling dat een deel van de basisdienstverlening verloopt via de touch screenautomaten. Visueel gehandicapten kunnen deze automaten echter niet gebruiken. Zal er aan voldoende alternatieve dienstverlening gedacht worden nu de basisdienstverlening zoals de aflevering van tickets en informatieverstrekking meer en meer via deze automaten gebeurt? Wordt op de grote lijnen de bestemming en een eventuele gewijzigde dienstregeling aangekondigd? Blinden en visueel gehandicapten dringen aan op een snelle veralgemening van deze aankondigingen op alle lijnen en in al de treinstellen. De vernieuwing van het materieel kan terzake oplossingen bieden.

De vijfde vraag heeft betrekking op de adviesrol van de Hoge Raad voor Gehandicapten. Hoe komt het dat de Belgische Confederatie van blinden en slechtzienden geen vertegenwoordiging heeft in deze raad? Deze confederatie levert goed werk. De CVP steunt hun vraag inzake vertegenwoordiging in de hoge raad. Mevrouw de minister, ik kijk met belangstelling uit naar uw antwoord.

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, het beheerscontract voorziet in een actief beleid van de NMBS ten gunste van personen met beperkte mobiliteit. Deze opdracht is echter ruimer en geldt voor al de gehandicapten. In samenwerking met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap werd een permanente werkgroep opgericht die de verzuchtingen van personen met

beperkte mobiliteit bestudeert. De werkgroep is voor mij een hulp bij de voorbereiding van het derde beheerscontract inzake betere maatregelen ten gunste van deze categorie gebruikers.

Ten eerste, wat het financieel aspect betreft, kan ik meedelen dat de investeringen voor faciliteiten inzake het onthaal van personen met beperkte mobiliteit deel uitmaken van het totaal budget voor de verbetering van het onthaal van het cliënteel. Bij de oprichting of de herinrichting van stationsgebouwen is de NMBS verplicht rekening te houden met de wetten, normen en onderrichtingen van de verschillende gewesten inzake de integrale toegang van de openbare domeinen. In het licht van de komende onderhandelingen kunnen we onderzoeken of het mogelijk is een specifiek budget uit te trekken voor maatregelen ten gunste van personen met een handicap. Er moet worden onderstreept dat er op dit vlak heel wat werk aan de winkel is. Het is correct dat in de oude stations heel wat aanpassingswerken moeten worden uitgevoerd. Elke stap is een belangrijke stap. Het zal echter nog een tijdje duren.

We moeten eveneens durven toegeven dat de voorzieningen die tegemoet komen aan mensen met een handicap meestal ook positief zijn voor andere treingebruikers. Dat is een duidelijk voordeel.

Ten tweede, wat de wetgeving betreft, vestig ik uw aandacht op de wet van 17 juli 1975 betreffende de toegankelijkheid van openbare gebouwen voor personen met een handicap. Spijtig genoeg is de toepassing van deze wet niet altijd doeltreffend omdat de reële situatie van de betrokken personen al te dikwijls over het hoofd wordt gezien.

Daarom vormt het overleg en de raadpleging van de betrokken personen een essentieel onderdeel van ons beleid inzake personen met een handicap. Ik heb bijvoorbeeld een subsidie van 2,5 miljoen frank toegekend aan een tijdelijke vereniging die drie verenigingen voor gehandicapte personen groepeerde, een per gewest, voor een proefproject betreffende de toegankelijkheid van de stations. Het project heeft betrekking op de stations van Gent-Sint-Pieters, Leuven, Zaventem-Dorp, Brussel-Noord, Brussel-Leopoldswijk, Watermaal-Arcaden, Namen, Charleroi-Zuid en Libramont. Voor elk van de stations zal de consultant analyseren hoe goed of hoe slecht de stations thans toegankelijk zijn voor personen met verschillende handicap en een diagnose stellen over de haalbaarheid van de

vereiste aanpassingen. Het lijkt ons primordiaal dat de doelgroep bij elke fase van het proces betrokken wordt, want hij is het best geplaatst om oplossingen voor de problemen te beoordelen. Op lange termijn is het de bedoeling dat de raadpleging structureel en systematisch wordt georganiseerd. Aangezien de opdracht zeer omvangrijk is, heb ik besloten een pilootproject te beginnen met de betrokkenen. Op die manier hoop ik de situatie bij de NMBS step by step te veranderen.

Op de derde vraag over de informatiebrochure in braille kan ik u meedelen dat de NMBS de tekst van de brochure Gids voor de Reizigers met beperkte mobiliteit op CD-rom ter beschikking van de Brailleliga heeft gesteld. Natuurlijk besef ik dat niet alle blinden een internetverbinding hebben, maar toch is het een van de manieren om met hen te communiceren.

Een vierde vraag betrof de touch screen-automaten. Voorafgaandelijk laat ik opmerken dat de doelgroep over gratis tickets in tweede klasse beschikt. Ze hebben dus geen ticket nodig. Wensen blinden in eerste klas te reizen, dan moeten zij het verschil tussen de prijs van het eersteklasticket en de prijs van het tweedeklasticket zonder maakloon betalen. In dat geval kunnen zij zich tot de treinbegeleider wenden.

Voorts was er een vraag met betrekking tot de auditieve signalisatie. In de IC-treinen met een omroepinstallatie worden de haltes aangekondigd. In L-treinen is dat echter niet mogelijk, omdat de treinbegeleider bijna constant aan de micro zou moeten blijven, waardoor hij zijn taken van toezicht, verkoop, controle en informatie zou verwaarlozen. Wat dat betreft, zou de NMBS toch moeten nagaan of een vooraf opgenomen band geen oplossing kan bieden.

De NMBS meldt dat het personeel van het station waaruit een blinde of slechthziende vertrekt, indien vooraf gewaarschuwd, het treinbegeleidend personeel daarvan op de hoogte kan brengen, zodat zelfs in treinen zonder sonorisatie voor mondelinge informatie en, indien nodig, begeleiding van de reiziger kan worden gezorgd. Al het nieuwe rollend materieel en het materieel dat gemoderniseerd wordt, wordt trouwens uitgerust met sonorisatie.

De auditieve signalisatie deed haar intrede met de IC- en IR-treinen in het midden van de jaren tachtig. Enkel de blauwe treinen, waarmee de kleine lijnen worden bediend, zijn er niet mee

uitgerust. Een oplossing komt er ook naargelang het rollend materieel progressief wordt vervangen.

Ten slotte, voor uw vraag over de vertegenwoordiging van de Belgische Confederatie voor Blinden en Slechthzienden in de Nationale Raad voor Personen met een Handicap zijn de ministeries van Sociale Zaken en van Volksgezondheid en Leefmilieu bevoegd.

De NMBS en de minister van Mobiliteit hebben geen enkele bevoegdheid in deze materie. Zij hebben dus ook geen inspraak in de samenstelling van de Hoge Raad voor Personen met een Handicap. Mijn kabinet staat wel voortdurend in contact met de Belgische Confederatie van Blinden en Slechthzienden, die in juni 2000 op eigen verzoek werd ontvangen om te spreken over specifieke elementen die van belang zijn voor personen met een visuele handicap. In oktober 2000 namen vertegenwoordigers van mijn kabinet deel aan het colloquium over de toegankelijkheid en de veiligheid in het openbaar vervoer, dat werd georganiseerd door de BCBS. In opdracht van het Vlaams Fonds voor Sociale Integratie van Personen met een Handicap, werd door de Limburgse vzw Toegankelijkheidsbureau een diepgaand onderzoek uitgevoerd naar de toegankelijkheid van de NMBS-stations in Vlaanderen. Op basis van dit onderzoek en op basis van de resultaten van de tests die werden uitgevoerd door gebruikerspanels, werd een algemene normenbundel opgesteld ten behoeve van de NMBS. De BCBS werd bij het opstellen van deze normenbundel geraadpleegd. Zij drukte haar goedkeuring erover uit.

Op 19 december 2000 werd door de NMBS een delegatie van de BCBS ontvangen. Ook de Brailleliga was toen vertegenwoordigd. Er werd specifiek gesproken over waarschuwingsseinen voor blinden en slechthzienden op de perrons. De normen die door de BCBS vooropgesteld werden, stemmen volledig overeen met die uit de normenbundel van de vzw Toegankelijkheidsbureau. Deze normen werden bovendien goedgekeurd door de Hoge Raad voor Personen met een Handicap.

Mijnheer Leterme, ik hoop dat mijn antwoord precies genoeg was. Ik wil u aantonen dat dit voor mij een heel belangrijk dossier is. Ik ben het met u eens dat bij de NMBS de nodige sensibiliteit en goodwill bestaan. In het kader van het derde beheerscontract van de NMBS willen wij in een specifiek budget voorzien om projecten te plannen met specifieke termijnen. Op die manier willen wij de bestaande goodwill stimuleren. Dit is mijn

intentie.

01.03 Yves Leterme (CVP): Mijnheer de voorzitter, de beschavingsgraad van een samenleving is volgens mij af te meten aan de inspanningen die ze doet om mensen met minder kansen mee te trekken. Iedere inspanning die concreet geleverd wordt om mensen meer kansen te geven, is een stap vooruit. Er kan altijd vooruitgang geboekt worden, zeker op gebieden waar vroeger een andere mentaliteit bestond en waar nu een betere inleving in de betrokkenen ontstaat. Een aantal problemen bleef in het verleden onopgelost. Ik verheug me over de goede intenties van de minister van Mobiliteit. Ook de door haar gegeven informatie geeft blijk van een zekere bezorgdheid voor de problematiek. Cruciaal is inderdaad dat bij de onderhandelingen voor het derde beheerscontract van de NMBS in specifieke maatregelen wordt voorzien en zichtbaar gemaakt. Dit kan gebeuren via een speciale kredietlijn, zodat de NMBS nog meer dan nu gestimuleerd wordt om stappen in de goede richting te zetten.

Tot slot heb ik enkele punctuele bemerkingen. Mevrouw de minister, u hebt aangekondigd dat een negental pilootprojecten starten met speciale inspanningen voor blinden en slechtzienden. Ik heb de opsomming van de betrokken stations gehoord. Volgens welke normen werden zij geselecteerd? Is er een bepaalde reden waarom precies die stations aan bod komen, en andere niet? Is het de bedoeling na de pilootprojecten een evaluatie te maken om te zien welke middelen nodig zijn om ook andere stations aan de beurt te laten komen?

Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn vraag over de samenstelling van de Hoge Raad voor Personen met een Handicap richten aan de ministers van Volksgezondheid en Sociale Zaken. Ik hoop alvast dat de intenties van de minister voor Mobiliteit vertaald worden in haar beleid. Wij zullen niet nalaten hierop terug te komen, bijvoorbeeld over een half jaar, om te kijken hoever we op dat moment staan.

01.04 Minister Isabelle Durant: Ik wil even de keus van het station voor dit pilootproject toelichten. Het was natuurlijk een keuze tussen de drie gewesten, maar ook een keuze in het kader van een overleg met de verenigingen. Het was een keuze voor een station dat ofwel elke dag een groot aantal reizigers verwerkt ofwel met een groot probleem kampt en waar dit probleem bevestigd wordt door de verenigingen die op het terrein actief zijn. Het was dus geen arbitraire

keuze maar een keuze die gemaakt werd in overleg met de verschillende verenigingen en de NMBS om zo samen dit pilootproject op te starten. Het is evident dat de evaluatie ook heel interessant zal zijn inzake de precieze en echte maatregelen die kunnen worden genomen. In het kader van zo'n grote taak denk ik dat men met de betrokkenen moet samenwerken teneinde nuttige en noodzakelijke maatregelen te nemen. Het is niet alleen in het kader van het derde beheerscontract dat dit gebeurt. Zelfs al heeft men een kredietlijn of een bepaalde bijzonderheid. Dit is slechts een categorie, een classificatie waarin men de concrete projecten uitwerkt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De vraag nr. 4203 van mevrouw Frieda Brepoels wordt naar een latere datum verschoven.

De vraag nr. 4217 van de heer Francis Van den Eynde wordt ingetrokken.

Voorzitter: Jacques Chabot.

Président: Jacques Chabot.

02 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afdanking van een VLD-kabinetsmedewerkster van de minister" (nr. 4253)

02 Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le licenciement d'une collaboratrice VLD du cabinet de la ministre" (n° 4253)

02.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, u bent over deze zaak vorige week donderdag door Hugo Coveliërs, fractievoorzitter van de VLD in dit Parlement, tijdens het vragenuurtje in de plenaire zitting aan de tand gevoeld. Het is niet mijn bedoeling u dezelfde vragen te stellen. Ik wou ook zeker niet de eerste zijn om u hieromtrent vragen te stellen want het paste de heer Coveliërs om als allereerste mensen van zijn partij te verdedigen.

Ik heb twee redenen om op deze zaak terug te komen. De eerste is dat ik zeer gevoelig ben voor politieke heksenjachten. Misschien is dit het gevolg van de ervaring die mijn eigen politieke vrienden de laatste jaren hebben opgedaan. De tweede reden is dat ik uit mijn vroeger professioneel leven, waar ik ook verantwoordelijk was voor personeel, toch wat principes omtrent

sociale rechtvaardigheid heb onthouden.

Ik had zo de indruk dat het antwoord dat vorige donderdag gegeven werd met het ene noch met het andere strookte. Er werd wel met zoveel woorden gezegd dat het ontslag van iemand op uw kabinet niets te maken had met een partijpolitieke binding, maar u was op dat vlak toch allesbehalve overtuigend. Alle omstandigheden en alle gegevens waarover wij beschikken tonen aan dat dit wél het geval was. Ik moet u eerlijk bekennen dat, alhoewel ik begrijp dat een kabinet moet functioneren op basis van vertrouwen, ik het toch moeilijk heb met het feit dat u een lid van een partij die met u in de coalitie zit, terzake niet voldoende vertrouwen zou schenken.

Uit uw antwoord blijkt dat u uw kabinetsmedewerkers politiek screent. Ik vernam namelijk dat u uitsluitend over kabinetsmedewerkers beschikt die deel uitmaken van wat men in politiek-correcte kringen in dit land "democratische partijen" noemt. Dat zeg ik met enig cynisme. Om dat te kunnen weten, moet u namelijk uitmaken welke politieke overtuiging deze mensen hebben. Naar mijn bescheiden mening is dat niet in overeenstemming met de wet op de privacy.

Ten derde, wat mij nog veel meer stoort, is het feit dat er sprake is van een ontslag dat ambtshalve plaatsvindt en waarvoor geen reden opgegeven is. Ik zeg dat voor zover ik dat kan uitmaken, maar ik beschik over de documenten terzake. Naar mijn mening is zo'n ontslag sociaal moeilijk zoniet onmogelijk te verdedigen. Iemand zomaar van vandaag op morgen de laan uitsturen zonder opgave van reden, kon in het patronaat van de negentiende eeuw, maar dat kan nu niet meer. Ik ben ervan overtuigd dat u mijn mening op dat vlak deelt. Ik ben ervan overtuigd dat u dat niet zult tegenspreken, dat u terzake hetzelfde denkt. Er is echter weer een bizarre werkelijkheid tussen droom en daad. Die werkelijkheid spreekt de droom en het idee tegen. In elk geval kan het niet dat men iemand ontslaat zonder opgave van reden. Toch is dat hier gebeurd. De documenten zijn daaromtrent zeer duidelijk.

Ten slotte moet ik u laten weten dat die manier van doen mij angst inboezemt. Wanneer men met zulke methodes begint, weet men wel waar men aanvangt maar nooit waar men eindigt. In dit land zou dat misschien een sfeer kunnen creëren die noch voor de sociale noch voor de politieke vrede bevorderlijk is.

U zult begrijpen dat ik wat meer uitleg wens dan

de uitleg die wij vorige week in de Kamer kregen. Meer in het bijzonder wil ik het volgende weten.

Ten eerste, legt u een politieke fiche aan van uw medewerkers? Moeten zij politiek correct zijn? Op basis van welke gegevens gaat u dat na?

Ten tweede, hoe kunt u verantwoorden dat u iemand zonder opgave van reden ontslaat?

02.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, net zoals in de plenaire vergadering van 15 maart 2001 zal ik artikel 85 van het Reglement van de Kamer met betrekking tot zaken van privé-belang of betreffende persoonlijke gevallen, niet inroepen.

Ik herhaal mijn antwoord. Ten eerste is iedereen het ermee eens dat de organisatie van een kabinet tot de bevoegdheid van de minister behoort. Daar valt niets tegen in te brengen.

Ten tweede was het behoren tot een democratische politieke partij niet de reden van de beslissing tot ontslag van deze medewerkster. Talrijke personen in mijn kabinet – zonder fiche – behoren tot andere politieke formaties.

In geen enkel kabinet is dat ooit een probleem geweest, daar ben ik van overtuigd. Als een minister verklaart dat er op haar kabinet mensen van alle democratische partijen werken, impliceert dit niet dat haar medewerkers zijn gescreend. De betrokken personen hebben spontaan gezegd dat de samenwerking transparant, loyaal en zonder problemen moet gebeuren. Het kabinet heeft in het kader van de huidige legislatuur de voorwaarden voor het aanwerven en ontslaan van personeelsleden gerespecteerd.

02.03 **Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK)**: Mijnheer de voorzitter, ik heb hier precies hetzelfde antwoord als vorige week gehoord en het stemt overeen met de persmededeling van 14 maart 2001. Ik zou de vice-eerste minister toch enkele zaken willen zeggen.

De minister beweert dat zij geen fiches heeft. Toch beweert zij te weten dat er alleen leden van democratische partijen in haar kabinet werken. Dat biedt ons twee mogelijkheden, mevrouw de vice-eerste minister. De eerste is dat u er terecht van uitgaat dat alle partijen in dit land democratisch zijn. Van welke partij uw kabinetsmedewerkers dan ook lid zijn, ze zijn lid van een democratische partij. Ik denk echter niet dat dit uw veronderstelling is en dat leidt ons naar de tweede mogelijkheid, namelijk dat u wel werkt

met politieke fiches.

Als u zegt dat het ontslag niets te maken heeft met het feit dat de betrokkene lid is van een democratische partij, kan dat gezien uw summiere uitleg, de indruk geven dat zij lid is van een niet-democratische partij. Dan weten we zeer goed wie u viseert. Om alle misverstanden ter zake te vermijden, kan ik u met de hand op het hart zeggen dat zij geen lid is van mijn partij. Uw antwoord zou dat immers kunnen doen vermoeden.

Ik kan maar één ding concluderen en dat is dat achter dit ontslag politieke motieven schuilgaan, ook al wordt dat ontkend. Iedereen in dit land heeft het recht om zich op een lijst kandidaat te stellen, a fortiori wanneer het een lijst is van een democratische partij. De lijsten staan open voor iedereen die aan de noodzakelijke voorwaarden voldoet. Dat kan dus de reden niet zijn; daarom speelt hier een politieke reden mee.

Bovendien is alles op een sociaal meer dan aanvechtbare manier gebeurd. Zelfs rekening houdend met de speciale omstandigheden waarin een kabinet functioneert, is dit voor mij en de meerderheid van mijn landgenoten onaanvaardbaar. De hele zaak werpt een schril licht op de wijze waarop het kabinet functioneert.

*Het incident is gesloten.
L'incident est clos.*

*Voorzitter: Francis Van den Eynde.
Président: Francis Van den Eynde.*

03 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het structureel probleem met betrekking tot de automobielininspectie van wagens die volgens het advies van CARA zijn aangepast aan de handicap van de bestuurder" (nr. 4225)**

03 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème structurel posé par le contrôle technique de voitures adaptées suivant les recommandations de CARA au handicap de l'automobiliste" (n° 4225)**

03.01 **Jos Ansoms** (CVP): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, aanleiding tot deze vraag is het dossier dat aan de voorzitter en de leden van deze commissie werd overgezonden door een zekere mevrouw Van Brusselen. Deze naar mijn oordeel belangrijk vraag werd u doorgestuurd door de voorzitter van

de commissie.

Mevrouw de minister, deze vraag legt in feite de leemte in de regelgeving bloot, meer bepaald dat de stations voor automobielininspectie niet de aangepaste instantie is om de aanpassing van een voertuig te evalueren opdat het conform zou zijn met het advies van CARA. Dat is in feite de essentie van het probleem.

Ik had graag vernomen hoe u dit probleem zult aanpakken. Immers, artikel 1, § 1 van de wet van 21 juni 1985 betreffende de technische eisen van de voertuigen, geeft aan de uitvoerende macht de bevoegdheid om de controle van het in het verkeer gebrachte voertuigen toe te vertrouwen aan instellingen die daartoe door de Koning worden erkend, onder de voorwaarden door de Koning vastgesteld.

Is het niet aangewezen CARA zelf te laten beoordelen of voertuigen die volgens haar advies werden aangepast aan de handicap van de bestuurder, voldoen aan de technische vereisten om in het verkeer te worden gebracht en niet de omweg te maken via de automobielininspectie?

03.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de commissievoorzitter bezorgde mij de brief, waarin voornoemde dame een specifiek probleem aanklaagt waarvoor zij de oplossing niet kent en waarvoor zij zelfs niet precies wist tot wie zij zich moest richten.

Op de eerste vraag, omtrent de verschillende stappen van de procedure die moeten worden gevolgd, kan ik het volgende zeggen. In artikel 45 van het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs, wordt voor het bepalen van de rijgeschiktheid van personen met een verminderde functionele vaardigheid, voor de eventuele aanpassingen die aan het voertuig moeten worden aangebracht en voor de voorwaarden of de beperkingen aan het gebruik van het rijbewijs, verwezen naar het centrum aangeduid door de minister.

Het CARA werd aangeduid als centrum in een ministerieel besluit van maart 1998. Het CARA overhandigt een lijst van de noodzakelijke aanpassingen aan de betrokkene die daarmee naar een installateur stapt. De installateur moet een document invullen waarin hij de uitgevoerde werken moet beschrijven.

Wanneer een aangepast of verbouwd motorvoertuig opnieuw of voor het eerst in het verkeer wordt gebracht, moet het onmiddellijk

door de autokeuring worden gecontroleerd. De stationschef van het controlestation moet aangeven of de aanpassing overeenkomstig de beschrijving werd uitgevoerd. Precies hier knelt het schoentje, in die zin dat het gaat om de beschrijving van de installateur en niet van het CARA. In een opdracht inzake controle van aangepaste en verbouwde motorvoertuigen door het CARA werd niet voorzien. Later kom ik hierop terug.

De stationschef moet eveneens nagaan of de aanpassing voldoende garantie biedt op het vlak van de veiligheid en of ze gebeurde volgens de regels van de kunst. Op basis van de vaststellingen van de stationschef besluiten de bevoegde diensten van mijn administratie ten slotte of de aanpassing al dan niet worden goedgekeurd. Dit wordt vermeld in vak 3 van hetzelfde formulier.

Het probleem dat mevrouw Van Brusselen aanklaagt is het volgende. Overeenkomstig de huidige afspraken is het CARA niet bevoegd om een controle van een aangepast motorvoertuig uit te voeren.

Het probleem is dat de stationschef in principe over geen enkele officiële persoonlijke of medische informatie van de bestuurder beschikt en dus geen controle kan uitoefenen op de bruikbaarheid van de aanpassingen door de bestuurder of op de prestaties van de betrokkene. In bepaalde gevallen wordt het voertuig trouwens niet door de persoon met de handicap aangeboden. Bovendien mag de stationschef niet met het voertuig rijden buiten de omheining van de technische controle. Daarom meen ik dat de lijst van de aanpassingen van het CARA ook officieel aan degene die instaat voor de controle, moet worden bezorgd. Immers, als men niet over de nodige gegevens beschikt, kan men ook geen controle uitoefenen. Dan pas kan worden nagegaan of de installateur de aanbevelingen van het CARA al dan niet heeft gevolgd. Anders moet de technische inspectie, zoals thans het geval is, afgaan op wat de installateur heeft geschreven. Als die, zoals mevrouw Van Brusselen ons meldt, niet de voorschriften van het CARA heeft gevolgd, is er een probleem.

Ik zal de betrokken partijen uitnodigen voor overleg, met name de administratie, het CARA, de GOCA en de installateurs om een coherent beleid uit te werken en om na te gaan hoe het CARA zijn aanbevelingen aan de technische inspectie kan doorspelen, zodat deze laatste kan onderzoeken of de aanbevelingen van het CARA werden

gevolgd.

Het lijkt hier wel een kafkaïaans verhaal. Ik zal er alvast voor zorgen dat het probleem van de bovengenoemde met de drie verschillende actoren wordt opgelost. Het gaat echter om een algemeen probleem en ik maak van de gelegenheid gebruik om de kwestie structureel aan te pakken. Het overleg tussen de drie diensten is noodzakelijk met het oog op een coherent beleid waarbij de verantwoordelijkheden duidelijk worden vastgelegd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.45 uur.

La réunion publique de commission est levée à 16.45 heures.



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES
PUBLIQUES

dinsdag

20-03-2001

16:00 uur

mardi

20-03-2001

16:00 heures

INHOUD

Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mobiliteitsproblemen voor visueel gehandicapten in de NMBS-stations" (nr. 4052)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CVP-fractie, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afdanking van een VLD-kabinetsmedewerkster van de minister" (nr. 4253)

Sprekers: **Francis Van den Eynde**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het structureel probleem met betrekking tot de automobieliinspectie van wagens die volgens het advies van CARA zijn aangepast aan de handicap van de bestuurder" (nr. 4225)

Sprekers: **Jos Ansoms**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

SOMMAIRE

Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes de mobilité des handicapés visuels dans les gares de la SNCB" (n° 4052)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CVP, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le licenciement d'une collaboratrice VLD du cabinet de la ministre" (n° 4253)

Orateurs: **Francis Van den Eynde**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème structurel posé par le contrôle technique de voitures adaptées suivant les recommandations de CARA au handicap de l'automobiliste" (n° 4225)

Orateurs: **Jos Ansoms**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 20 MAART 2001

16:00 uur

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES

du

MARDI 20 MARS 2001

16:00 heures

De vergadering wordt geopend om 16.05 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 **Vraag van de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de mobiliteitsproblemen voor visueel gehandicapten in de NMBS-stations" (nr. 4052)**

01.01 **Yves Leterme** (CVP): Visueel gehandicapten hebben het in NMBS-stations doorgaans moeilijk om de lokettenzaal of de perrons te vinden. De bestaande richtlijnen zijn vaak niet gekend door architecten en ontwerpers. Ook de informatieverstrekking laat te wensen over.

Voorziet het NMBS-beheerscontract in middelen om de toegankelijkheid van stations voor visueel gehandicapten te verbeteren? Is volgens de minister een wetgevend initiatief nodig? Kan de NMBS de informatiebrochures in braille ter beschikking stellen? De *touch screen*-ticketautomaten zijn onbruikbaar voor deze groep. Welk alternatief komt er voor hen? Zal de minister ingaan op de vraag om in elke trein bestemming en wijzigingen om te roepen? De NMBS laat zich onder meer adviseren door de Hoge Raad voor Gehandicapten, waarin de Belgische Confederatie van Blinden en Slechtzienden niet is vertegenwoordigd. Is de minister van plan initiatieven te nemen in dit verband?

Voorzitter: de heer Jacques Chabot.

01.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Het beheerscontract voorziet in een actief beleid voor mensen met een handicap. Er bestaat een

La séance est ouverte à 16.05 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Question de M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les problèmes de mobilité des handicapés visuels dans les gares de la SNCB" (n° 4052)**

01.01 **Yves Leterme** (CVP): Les handicapés de la vue éprouvent invariablement des difficultés à trouver la salle des guichets et les quais dans les gares de la SNCB. Souvent, les directives existantes ne sont pas connues des architectes et concepteurs de projets. La communication des informations laisse aussi à désirer.

Le contrat de gestion de la SNCB prévoit-il des moyens visant à améliorer l'accessibilité des gares aux handicapés de la vue ? La ministre panse-t-elle qu'une initiative législative est nécessaire ? La SNCB peut-elle fournir des brochures en Braille ? Les distributeurs de billets à écran interactif sont inutilisables pour ce groupe. Qu'envisage-t-on pour eux ? La ministre va-t-elle réserver une suite favorable à la demande qui a été faite d'annoncer les destinations et les modifications dans tous les trains ? La SNCB se fait notamment conseiller par le Conseil supérieur des Handicapés au sein duquel la Confédération belge des aveugles et malvoyants n'est pas représentée. La ministre a-t-elle l'intention de prendre des mesures à cet égard ?

Président: M. Jacques Chabot.

01.02 **Isabelle Durant**, ministre (en néerlandais): Le contrat de gestion prévoit une politique active à l'égard des personnes affectées

permanente werkgroep die de problematiek bestudeert, wat interessant is bij de voorbereiding van het derde beheerscontract.

De investeringen in voorzieningen om de toegankelijkheid te verbeteren maken deel uit van het budget voor het onthaal van het cliënteel. Bij de oprichting of herinrichting van stations moet de NMBS rekening houden met de richtlijnen van de regio's in verband met de toegankelijkheid van openbare gebouwen.

Het is mogelijk om in het nieuwe beheerscontract te voorzien in een afzonderlijk budget voor deze investeringen.

Er is nog heel wat werk aan de winkel, zeker in de oude stations. Positief is dat dergelijke aanpassingen doorgaans ook de andere reizigers ten goede komen.

Er bestaat een wet van 17 juli 1975 inzake de toegankelijkheid van openbare gebouwen voor personen met een handicap. De toepassing van die wet is niet altijd doeltreffend. Ik heb een tijdelijke vereniging opgericht ter groepering van drie verenigingen voor personen met een handicap met het oog op een proefproject in 9 stations inzake de betere toegankelijkheid. Ik heb hiervoor een budget van 2,5 miljoen frank uitgetrokken. Betrokkenen zelf moeten natuurlijk nauw bij deze projecten worden betrokken. Er moet ook een permanent forum komen om met die belangenvereniging overleg te plegen.

De NMBS heeft een gids opgesteld voor een betere mobiliteit voor personen met een handicap. Deze gids staat ondertussen ook op internet.

Personen met een handicap kunnen gebruik maken van de mogelijkheid om gratis te sporen in 2^{de} klasse. Voor 1^{ste} klasse moet een supplement worden betaald.

Inzake de auditieve signalisatie wil ik erop wijzen dat in sommige treinen er reeds een omroepsysteem bestaat. Misschien kan een bandsysteem een oplossing bieden voor de lacunes en voor de treinen waar geen geluidssysteem aanwezig is. De nieuwe treinstellen zijn wel allen uitgerust met een auditief systeem. Voor de overige vragen van het lid verwijs ik naar de ministeries van Volksgezondheid en van Sociale Zaken. Het onderzoek naar de toegankelijkheid van de stations heeft erop gewezen dat de normen van de NMBS overeenstemmen met die van de brailleliga. Er bestaat dus wel degelijk een goodwill en die zal dan

d'un handicap. Un groupe permanent s'occupe de cette question, ce qui est intéressant pour l'élaboration du troisième contrat de gestion.

Les investissements dans les infrastructures nécessaires pour améliorer l'accessibilité font partie du budget affecté à l'accueil de la clientèle. Lors de l'aménagement ou du réaménagement de gares, la SNCB doit tenir compte des directives des Régions relatives à l'accessibilité des bâtiments publics.

Il est possible de prévoir dans le nouveau budget un budget distinct pour ces investissements.

Il reste beaucoup à faire, particulièrement dans les vieilles gares. Le fait que, en même temps, ces aménagements sont toujours bénéfiques pour les autres voyageurs est à saluer comme un point positif.

Il existe une loi du 17 juillet 1975 qui traite de l'accessibilité des bâtiments publics aux personnes atteintes d'un handicap. L'application de cette loi n'est pas toujours efficace. J'ai créé une association temporaire regroupant trois associations de personnes handicapées visant à mener un projet pilote en matière d'accessibilité dans 9 gares. J'ai prévu à cet effet un budget de 2,5 millions. Les personnes concernées doivent bien entendu être étroitement impliquées dans ces projets. Il faut aussi créer un forum permanent pour mener une concertation avec les associations qui défendent leurs intérêts.

La SNCB a rédigé un guide pour une meilleure mobilité des personnes handicapées. Ce guide est également disponible sur internet.

Les personnes handicapées peuvent faire usage de la possibilité qui leur est offerte de voyager gratuitement en seconde classe. Pour la première classe, elles ont un supplément à payer.

En ce qui concerne la signalisation auditive, je voudrais souligner que certains trains sont déjà équipés d'un système d'annonce. Peut-être un système à bande permettrait-il remédier aux lacunes et d'offrir une solution pour les trains qui ne sont pas équipés d'un système sonore. Les nouveaux trains sont tous équipés d'un système auditif. Pour ce qui est des autres questions de l'honorable membre, je renvoie aux ministères de la Santé publique et des Affaires sociales. Une étude de l'accessibilité des gares a montré que les normes de la SNCB correspondent à celle de la Ligue Braille. La bonne volonté est donc bien

ook worden gestimuleerd.

01.03 Yves Leterme (CVP): De beschavingsgraad van een samenleving kan worden afgemeten aan de inspanningen die ze doet ten voordele van de minder bedeelden.

Ik verheug me over de houding en de intenties van de minister. Een afzonderlijke kredietlijn lijkt me een goed idee.

Hoe werden de stations voor de proefprojecten geselecteerd? Komt er een evaluatie? Wij zullen de beleidsdaden van de minister verder opvolgen.

01.04 Minister Isabelle Durant (Nederlands): Er werden stations gekozen in de drie gewesten. Dat gebeurde in overleg met de bevoegde verenigingen en met de NMBS. Uit de evaluatie zullen concrete maatregelen en projecten voortvloeien.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de afdanking van een VLD-kabinetsmedewerkster van de minister" (nr. 4253)

02.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): De pers maakte melding van het feit dat minister Durant een universitair medewerkster van haar kabinet heeft ontslagen. Betrokkene heeft zitting voor de VLD in een Antwerpse districtsraad. Zij was, naar verluidt, ingegaan op een zogenaamde "open sollicitatie", waarbij de politieke aanhorigheid niet van tel is.

Dit ontslag werd door de heer Coveliers tijdens het vragenuurtje van 15 maart in de Kamer aangekaart. De reactie van de minister vond ik volstrekt onvoldoende. De minister antwoordde toen dat op haar kabinet medewerkers zitten "van alle democratische partijen". Betekent dit dan niet dat de kandidaten in feite werden *gescreend* op hun persoonlijke opvattingen? Komt hierbij het respect voor de privacy en de desbetreffende wetgeving niet in het gedrang?

Werden in het kader van deze ontslagprocedure alle geldende rechtsregels gerespecteerd? Voor het ontslag werd geen reden opgegeven. Dat is toch in tegenspraak met wat vandaag gebruikelijk

présente et elle sera encouragée.

01.03 Yves Leterme (CVP): Le degré de civilisation d'une société peut se mesurer aux efforts qu'elle fournit en faveur de personnes moins favorisées.

Je me réjouis de l'attitude et des intentions de la ministre. Une ligne de crédit distincte me semble une bonne idée.

Comment les gares ont-elles été sélectionnées pour les projets-pilotes? Procédera-t-on à une évaluation? Nous resterons attentifs aux actes politiques de la ministre.

01.04 Isabelle Durant, ministre (en néerlandais): Des gares ont été sélectionnées dans les trois Régions. Cette opération s'est déroulée en concertation avec les associations compétentes et avec la SNCB. L'évaluation permettra de déboucher sur des mesures et des projets concrets.

L'incident est clos.

02 Question de M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le licenciement d'une collaboratrice VLD du cabinet de la ministre" (n° 4253)

02.01 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): La presse a diffusé des informations selon lesquelles la ministre Durant aurait licencié une jeune universitaire travaillant comme collaboratrice au sein de son cabinet. L'intéressée siège en tant que représentante du VLD au sein d'un conseil de district d'Anvers. Il semble qu'elle aurait répondu à une offre d'emploi "ouverte" pour laquelle l'appartenance politique n'entre pas en ligne de compte.

Ce licenciement a été évoqué par M. Coveliers pendant l'heure des questions en séance plénière de la Chambre du 15 mars. J'estime que la ministre a répondu de manière totalement insuffisante. Elle a en effet indiqué que son cabinet se composait de collaborateurs issus de "tous les partis démocratiques". Cela ne signifie-t-il pas que les candidats ont donc en fait été sondés quant à leurs convictions personnelles? En conséquence, le respect de la vie privée et la législation s'y rapportant ne sont-ils pas menacés?

A-t-on bien respecté toutes les règles de droit en vigueur dans le cadre de cette procédure de licenciement? Aucun motif n'a été avancé pour justifier ce départ. N'est-ce pas contraire aux usages

is.

actuels ?

De door de minister gehanteerde methodes zijn niet van die aard om vertrouwen te stellen in de manier waarop paars-groen haar kabinetten samenstelt.

Les méthodes employées par la ministre ne sont pas de nature à inspirer confiance dans la manière dont la coalition arc-en-ciel constitue ses cabinets.

Legt minister Durant een persoonlijke fiche van haar medewerkers aan? Worden de kandidaten al dan niet vooraf op hun politieke correctheid gescreend?

La ministre Durant établit-elle des fiches personnelles de ses collaborateurs ? Soumet-elle préalablement les candidats à un emploi à une enquête destinée à vérifier leur rectitude politique ?

02.02 Minister **Isabelle Durant** (Nederlands): Ik beroep me niet op artikel 85 van het kamerreglement betreffende individuele gevallen voor wat de ontvankelijkheid van vragen betreft.

02.02 **Isabelle Durant** , ministre (*en néerlandais*): Je n'invoquerai pas l'article 85 du Règlement de la Chambre aux termes duquel les questions relatives aux cas personnels sont irrecevables.

De organisatie van een kabinet behoort tot de bevoegdheid van de minister.

L'organisation d'un cabinet est de la compétence du ministre.

Het behoren tot een democratische politieke partij was niet de reden tot ontslag. Talrijke medewerkers van mijn kabinet behoren tot andere politieke formaties. Dit betekent niet dat mijn medewerkers worden gescreend, wel dat zij dit in een geest van openheid hebben meegedeeld.

Le motif du licenciement que vous évoquez n'était pas l'appartenance à un parti politique démocratique. Mon cabinet compte de nombreux collaborateurs qui appartiennent à d'autres formations politiques. Cela ne signifie pas que mes collaborateurs sont soumis à une enquête préalable, mais qu'ils ont communiqué cette information dans un esprit de transparence.

Het kabinet heeft de voorwaarden voor aanwerving en ontslag van personeelsleden van het kabinet nageleefd.

Mon cabinet a respecté les conditions de recrutement et de licenciement applicables à ses collaborateurs.

02.03 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Dat is hetzelfde antwoord dat ik vorige week heb gehoord na de vraag van collega Coveliers. De minister beweert geen fiches te hebben, maar hoe kan ze dan weten welke de politieke overtuiging is van haar medewerkers? Gaat het hier om een ontslag om politieke motieven? Het ontslag is bovendien op een weinig sociale manier gebeurd.

02.03 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): C'est la même réponse que celle qui a été fournie la semaine passée à une question posée par M. Coveliers. La ministre prétend ne pas disposer de fiches, mais comment peut-elle dès lors connaître les convictions politiques de ses collaborateurs? La collaboratrice de cabinet licenciée était-elle membre d'un parti soi-disant non démocratique? S'agit-il d'un licenciement pour motifs politiques? Par ailleurs, le licenciement ne s'est guère fait dans le respect de la législation sociale.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het structureel probleem met betrekking tot de automobielininspectie van wagens die volgens het advies van CARA zijn aangepast aan de handicap van de bestuurder" (nr. 4225)**

03 **Question de M. Jos Ansoms à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le problème structurel posé par le contrôle technique de voitures adaptées suivant les recommandations de CARA au handicap de l'automobiliste" (n° 4225)**

03.01 **Jos Ansoms** (CVP): Onlangs werd een leemte in de regelgeving blootgelegd inzake de automobielininspectie van voertuigen voor gehandicapten. Deze blijken niet aangepast aan de

03.01 **Jos Ansoms** (CVP): Une lacune dans la réglementation relative au contrôle technique des voitures pour handicapés a récemment été mise en évidence. Ces voitures ne sont pas conformes aux

richtlijnen van CARA. Volgens de wet van 21 juni 1985 heeft de uitvoerende macht de bevoegdheid om de controle op voertuigen toe te vertrouwen aan erkende instellingen.

Is het niet aangewezen om voertuigen voor gehandicapten te laten controleren door CARA?

03.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het KB van 23 maart 1998 inzake de rijgeschiktheid van personen met een verminderde rijvaardigheid vermeldt de eventuele aanpassingen die nodig zijn aan de door hen personen gebruikte voertuigen, evenals de voorwaarden onder dewelke die voertuigen in het verkeer mogen worden gebracht. Het CARA bepaalt dit alles. Na de technische aanpassing wordt het voertuig in een autocontrolestation nagekeken. Het stationshoofd stelt vast welke aanpassingen effectief gebeurd zijn.

Het is de beschrijving van de installateur die geldt, niet die van CARA, want de stationschef beschikt niet over die laatste. Op basis van het oordeel van de stationschef beslist de administratie over de goedkeuring van de aanpassing. CARA kan niet oordelen over de goedkeuring van de aanpassing.

De stationschef beschikt niet over de nodige elementen om een passend oordeel te vellen. De technische inspectie zou dus moeten beschikken over de aanwijzingen van CARA.

Ik zal de bevoegde diensten, administratie, CARA en installateurs samenroepen om tot meer coherentie te komen en om ervoor te zorgen dat de aanwijzingen van CARA tot bij de technische keuringsdiensten geraken.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.46 uur.

directives de CARA. En vertu de la loi du 21 juin 1985, le pouvoir exécutif est habilité à confier le contrôle des véhicules à des organismes agréés.

Ne s'indique-t-il pas de confier le contrôle des voitures pour handicapés à CARA ?

03.02 **Isabelle Durant**, ministre (*en néerlandais*): L'arrêté royal du 23 mars 1998 relatif aux personnes dont l'aptitude à la conduite est réduite mentionne les aménagements qui doivent, éventuellement être apportés aux véhicules utilisés par ces personnes ainsi que les conditions auxquelles ces véhicules peuvent être mis en circulation. Le CARA définit ces normes. Après les adaptations techniques, le véhicule est examiné dans un centre de contrôle technique; le responsable du centre constate quelles adaptations ont effectivement été réalisées.

C'est la description faite par l'installateur qui compte et non celle de CARA puisque le responsable du centre de contrôle technique ne dispose pas de cette dernière. L'administration se fonde sur le jugement du responsable du centre pour décider de l'agrément de l'adaptation. CARA ne peut statuer sur l'agrément de l'adaptation.

Le responsable du centre ne dispose pas des éléments nécessaires pour rendre un avis approprié. Les centres de contrôle technique devraient donc disposer des recommandations de CARA.

Je réunirai les services compétents, l'administration, CARA et les installateurs afin d'assurer une plus grande cohérence et de veiller à ce que les recommandations de CARA parviennent aux services du contrôle technique.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 16.46 heures.