

**BENELUX
INTERPARLEMENTAIRE
ASSEMBLEE**

9 februari 2024

**Deelname van
personen met een handicap aan
het maatschappelijk leven**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR SOCIALE ZAKEN,
VOLKSGEZONDHEID, ONDERWIJS EN
SPORT

UITGEBRACHT DOOR
DE HEER DAAN DE KORT

**ASSEMBLÉE
INTERPARLEMENTAIRE
BENELUX**

9 février 2024

**La participation
des personnes handicapées
à la vie sociale**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES SOCIALES,
DE LA SANTÉ PUBLIQUE, DE L'ENSEIGNEMENT
ET DES SPORTS

PAR
M. DAAN DE KORT

1. Inleiding

De Commissie Sociale Zaken, Volksgezondheid, Onderwijs en Sport besloot tijdens haar vergadering van 12 mei 2023 enkele hoorzittingen te wijden aan het thema “Deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven” en hierover een aanbeveling uit te werken.

Tijdens de vergadering van 12 mei 2023 vond een inleidende uiteenzetting en vervolgens een eerste bespreking plaats. Op 30 juni 2023 organiseerde de commissie een hoorzitting met de heer Georges Arendt, Secretaris van de *Conseil national des personnes handicapées* (Luxemburg). Een tweede hoorzitting vond plaats op 20 oktober 2023. Mevrouw Gisèle Marlière, voorzitter van de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (België) en mevrouw Marjolein Swaanenburg-van Roosmalen, lid van het College voor de Rechten van de Mens (Nederland) werden hiervoor uitgenodigd.

Op basis van de bespreking en de hoorzittingen besprak de commissie op 15 december 2023 een eerste voorstel van aanbeveling over deze aanpak. Op basis van de opmerkingen die werden gemaakt, werd een aangepast voorstel uitgewerkt, dat op 12 januari 2024 werd besproken. Op 9 februari 2024 ten slotte vond een laatste bespreking plaats en werd het voorstel van aanbeveling met betrekking tot de deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven op unanieme wijze goedgekeurd.

2. Inleidende uiteenzetting

De heer Daan De Kort geeft aan dat zijn leven op 15 maart 2008 een geheel nieuwe wending kreeg doordat hij op 15-jarige leeftijd plots vrijwel blind is geworden. Participeren aan sport, cultuur, de arbeidsmarkt en vele andere zaken werd plots problematisch. Spreker heeft het geluk gehad dat zijn opvoeding hem ertoe heeft gebracht om alle kansen die zich aandienen te grijpen, maar dat is niet bij iedereen zo vanzelfsprekend.

1. Introduction

La commission des Affaires sociales, de la Santé publique, de l'Enseignement et des Sports a décidé, lors de sa réunion du 12 mai 2023, de consacrer des auditions au thème de la “Participation des personnes handicapées à la vie sociale” et de préparer une recommandation sur ce sujet.

Un exposé introductif et une première discussion ont eu lieu lors de la réunion du 12 mai 2023. Le 30 juin 2023, la commission a entendu M. Georges Arendt, secrétaire du *Conseil national des personnes handicapées* (Luxembourg). Une seconde audition s'est tenue le 20 octobre 2023 avec Mme Gisèle Marlière, présidente du Conseil national supérieur des personnes handicapées (Belgique) et Mme Marjolein Swaanenburg-van Roosmalen, membre du Conseil des droits de la personne humaine (Pays-Bas).

Le 15 décembre 2023, la commission a examiné, sur la base de la discussion et des auditions, une première proposition de recommandation sur cette matière. Sur la base des commentaires formulés, une proposition modifiée, fondée sur les commentaires exprimés, a été élaborée et discutée le 12 janvier 2024. Enfin, une discussion finale a eu lieu le 9 février 2024 et la proposition de recommandation sur la participation des personnes handicapées à la vie sociale a été adoptée à l'unanimité.

2. Exposé introductif

M. Daan De Kort indique que sa vie a fondamentalement changé le 15 mars 2008 lorsqu'il a pratiquement perdu la vue à l'âge de 15 ans. La pratique sportive, la vie culturelle, la participation au marché du travail et bien d'autres choses sont soudainement devenues problématique pour lui. L'orateur a eu la chance que son éducation l'ait amené à saisir toutes les possibilités qui se présentaient à lui, mais ce n'est pas évident pour tout le monde.

De Verenigde Naties hebben op 13 december 2006 het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap gesloten. Reeds in 2007 heeft Luxemburg dit verdrag geratificeerd; België deed zulks in 2009. Nederland heeft gewacht tot 2016 om dit verdrag te ratificeren. Alle drie lidstaten van de Benelux hebben dan ook een opgave om een beleid ter zake te voeren.

Spreker wenst dat de commissie verkent welk beleid er in de drie lidstaten wordt gevoerd op het punt van de personen met een handicap. Waar zijn de verschillen? Op welke punten kan men van mekaar leren op het punt van participatie van deze personen – niet zozeer de gehandicaptenzorg die heel verschillend geregeld is in de betrokken landen. Hoe zit het bijvoorbeeld in het onderwijs, het openbaar vervoer en tal van andere gebieden?

Op termijn kan men op het Beneluxniveau een uniforme gehandicaptenpas invoeren. Daarmee zou het Benelux Parlement iets tastbaars voor de burgers kunnen opleveren, zoals onder meer parkeerplaatsen voor gehandicapten, reizen met het openbaar vervoer, bezoek aan musea e.d.m. Op die manier kan men op het Beneluxniveau opkomen voor mensen met een beperking.

3. Algemene bespreking

De heer Senesael bevestigt dat dit thema geheel in de lijn ligt van de werkzaamheden van de commissie, die bevoegd is voor sport, onderwijs en sociale zaken in het algemeen. Hij stelt voor om een stand van zaken te maken van de bestaande situatie in de drie lidstaten, zodat concrete resultaten kunnen worden bereikt.

De heer Van Hattem sluit zich hierbij uit en pleit voor resultaten op het praktische vlak. Eerst dient een stand van zaken te worden opgemaakt, bijvoorbeeld wat de parkeerkaart betreft. Geldt deze ook grensoverschrijdend? Hij wijst op eerdere werkzaamheden over deze aangelegenheid, zoals bijvoorbeeld de Aanbeveling nr. 844/4 met betrekking tot het recht op toegang van assistentiehonden

Les Nations unies ont conclu la Convention relative aux droits des personnes handicapées le 13 décembre 2006. Le Luxembourg a ratifié cette convention dès 2007 et la Belgique l'a fait en 2009. Les Pays-Bas ont attendu 2016. Les trois États membres du Benelux ont donc pour mission de mettre en œuvre une politique en la matière.

L'orateur aimerait que la commission se penche sur les politiques mises en place dans les trois États membres concernant les personnes handicapées. Où se situent les différences? Sur quels points pouvons-nous apprendre les uns des autres en termes de participation de ces personnes – pas tant en ce qui concerne les soins aux personnes handicapées qui sont réglées très différemment dans chacun des pays. Qu'en est-il par exemple de l'enseignement, des transports publics et de bien d'autres domaines?

À terme, une carte d'invalidité uniforme pourrait être instaurée au niveau du Benelux. Cela permettrait au Parlement Benelux d'offrir quelque chose de concret à ses citoyens, comme des places de parking pour les personnes handicapées, des déplacements en transport public, des visites de musées, etc. Les intérêts des personnes handicapées pourraient ainsi être défendus au niveau du Benelux.

3. Discussion générale

M. Senesael confirme que ce thème est tout à fait en ligne avec le travail de la commission, qui a dans ses attributions les sports, l'enseignement et les affaires sociales en général. Il propose de faire le point de la situation dans les trois États membres afin d'obtenir des résultats concrets.

M. Van Hattem s'associe à ces propos et plaide pour des résultats au niveau pratique. Tout d'abord, il convient de dresser un état des lieux, par exemple en ce qui concerne la carte de stationnement. Est-elle transfrontalière? Il rappelle les travaux antérieurs en la matière, comme la recommandation n° 844/4 sur le droit d'accès des chiens d'assistance, adoptée par le Parlement Benelux le

die op 27 november 2015 werd aangenomen door het Benelux Parlement. Heeft deze aanbeveling reeds een praktisch effect gehad?

De heer De Kort heeft de nadruk gelegd op participatie. Wenst hij zich te beperken tot arbeidsparticipatie, of is het de bedoeling om breed maatschappelijk te werken?

Mevrouw Claes pleit ervoor om de werkzaamheden van de commissie toch enigszins af te bakenen. Participatie is immers een ruim begrip en beperkt zich niet tot arbeidsparticipatie maar heeft ook betrekking op wonen, cultuur, reizen, toegang tot dienstverlening e.d.m. De commissie dient enkele prioriteiten te stellen.

De heer Van Pareren sluit zich aan bij de eerdere sprekers. Het is belangrijk om aan te tonen dat de drie Benelux lidstaten samen een bepaald concept kunnen uitwerken. De commissie moet het werkterrein duidelijk afbakenen. Het is ook belangrijk om zoveel mogelijk te werken met het oog op praktische resultaten.

Mevrouw Hemmen deelt deze mening. Het gaat om een waardevol thema maar de commissie moet haar werkzaamheden afbakenen.

De heer Senesael erkent dat het om een breed maatschappelijk thema gaat, dat vele facetten omvat. Hij stelt voor dat een specialist van elk land een stand van zaken geeft, zodat een synthese kan worden gemaakt van wat reeds bestaat, wat de lidstaten gemeenschappelijk hebben, in welke mate vandaag reeds grensoverschrijdend wordt gewerkt, enzovoort. De commissie kan zich vervolgens focussen op een of enkele deelaspecten zodat met praktische resultaten kan komen.

De heer De Kort sluit zich hierbij aan. De commissie kan eerst kennisnemen van de wijze waarop elke lidstaat omgaat met het VN-verdrag. Hij suggereert om zich in de eerste plaats te focussen op het aspect mobiliteit: hoe reist men grensoverschrijdend met het openbaar vervoer? Hoe zit het met de parkeerplaatsen voor personen met een handicap in de lidstaten? Anderzijds mag het debat ook niet verengd worden tot arbeidsparticipatie, maar dient het te gaan om het deelnemen aan het breed

27 novembre 2015. Cette recommandation a-t-elle déjà eu un effet pratique?

M. De Kort a mis l'accent sur la participation. Souhaite-t-il se limiter à la participation au monde du travail ou s'agit-il d'agir sur le plan social au sens large?

Mme Claes préconise de circonscrire le travail de la commission. La participation est en effet un concept large qui ne se limite pas à la participation au monde du travail, mais couvre également le logement, la culture, les voyages, l'accès aux services, etc. La commission devrait fixer des priorités.

M. Van Pareren s'associe aux propos des orateurs précédents. Il faut vouloir montrer que les trois États membres du Benelux peuvent travailler ensemble pour développer un concept donné. La commission doit définir clairement l'objet des travaux. Il est important aussi de travailler autant que possible dans le but d'obtenir des résultats pratiques.

Mme Hemmen partage ce point de vue. Il s'agit d'un sujet intéressant, mais la commission doit délimiter ses travaux.

M. Senesael reconnaît qu'il s'agit d'un thème social vaste, comportant de nombreuses facettes. Il suggère qu'un spécialiste de chaque pays dresse un état des lieux afin d'établir une synthèse de ce qui existe déjà, de ce que les États membres ont en commun, de ce qui se fait aujourd'hui déjà au niveau transfrontalier, etc. La commission pourrait ensuite se concentrer sur un ou plusieurs sous-aspects en vue de résultats concrets.

M. De Kort rejoint les orateurs précédents. La commission peut d'abord s'informer sur la manière dont chaque État membre considère la convention de l'ONU. Il suggère de se concentrer d'abord sur la mobilité: comment se déplace-t-on de manière transfrontalière en transport public? Qu'en est-il des places de parking pour les personnes handicapées dans les États membres? D'autre part, le débat ne devrait pas se limiter à la participation au monde de l'emploi, mais devrait porter sur la

maatschappelijk leven, zoals cultuur, sport en vrije tijd in het algemeen. Een Benelux gehandicaptenpas mag geen doel op zich zijn. Het belangrijkste is dat de lidstaten van mekaar kunnen leren.

4. Hoorzittingen

a. **Hoorzitting met de heer Georges Arendt, Secretaris van de *Conseil National des personnes handicapées* (Luxemburg)**

i. Uiteenzetting

De heer Arendt begrijpt dat het doel van de hoorzitting is om te focussen op de grensoverschrijdende mobiliteit van personen met een handicap. Voor Luxemburg is dit een erg belangrijk thema vermits heel wat werknemers dagelijks over de grens in Luxemburg komen werken. Daar zijn ook personen met een handicap bij. Sommigen komen met het openbaar vervoer.

Het idee van één Benelux “disability card” valt dan ook toe te juichen. Vandaag bestaat er reeds een “European disability card” die reeds een aantal voordelen biedt. Een Benelux-initiatief kan verder gaan en een voorloper zijn in de Europese context maar men dient erover te waken dat initiatieven mekaar niet overlappen. Bovendien zijn er vandaag reeds de parkeerkaarten voor personen met een handicap, maar de regels zijn niet altijd uniform. Zo moet men bijvoorbeeld in Frankrijk niet betalen indien men met een dergelijke kaart betaalt; in Luxemburg is dit wel het geval. Hier zou een grotere uniformiteit moeten worden nagestreefd.

In Luxemburg zet men sterk in op openbaar vervoer. Er worden veel inspanningen gedaan om dit aan te passen aan personen met een handicap. In Luxemburg stad gaat het vooral om de tram en de bus en deze zijn zeer toegankelijk voor elkeen. Ook buiten de stad worden vele inspanningen gedaan op het vlak van toegankelijkheid. Anders is het gesteld met de grensoverschrijdende bussen, waar nog vaak problemen op het punt van toegankelijkheid voor personen met een handicap worden vastgesteld. Dit geldt voor de bussen van de overheid maar zeker ook voor de bussen die

participation à la vie sociale au sens large, comme la culture, le sport et les loisirs en général. La carte d'invalidité Benelux ne doit pas être une fin en soi. L'important est que les États membres puissent apprendre les uns des autres.

4. Auditions

a. **Audition de M. Georges Arendt, Secrétaire du *Conseil National des personnes handicapées* (Luxemburg)**

i. Exposé

M. Arendt a compris que l'audition a pour objectif de se concentrer sur la mobilité transfrontalière des personnes handicapées. Pour le Luxembourg, il s'agit d'une question très importante car de nombreux travailleurs viennent quotidiennement travailler au Luxembourg en traversant la frontière. On trouve parmi eux des personnes handicapées. Certaines empruntent les transports publics.

L'idée d'une carte d'invalidité unique pour le Benelux est donc la bienvenue. Il existe déjà une “carte européenne d'invalidité” qui offre un certain nombre d'avantages. Une initiative du Benelux pourrait aller plus loin et faire office de précurseur dans le contexte européen, mais il faut veiller à ce que les initiatives ne se chevauchent pas. Par ailleurs, des cartes de stationnement pour les personnes handicapées existent déjà aujourd'hui, mais les règles ne sont pas toujours uniformes. En France, par exemple, on ne doit pas payer lorsqu'on utilise une telle carte, contrairement à ce qui se prévaut au Luxembourg. Il faudrait tendre vers une plus grande uniformité à cet égard.

Le Luxembourg mise fortement sur les transports publics. De nombreux efforts sont faits pour les adapter aux personnes handicapées. À Luxembourg-ville, cela concerne principalement les trams et les bus, qui sont largement accessibles à tous. De nombreux efforts sont également déployés en dehors de la ville pour promouvoir l'accessibilité. La situation est différente pour les bus transfrontaliers, à propos desquels sont encore souvent identifiés des problèmes d'accessibilité pour les personnes handicapées. Cela vaut pour les bus publics, mais certainement aussi pour les bus

door private ondernemingen worden uitgebaat, zoals bijvoorbeeld de Flixbussen die over heel Europa rijden. Hier zijn nog vele inspanningen nodig.

Ook voor het treinverkeer moet men vaststellen dat de infrastructuur niet steeds is aangepast aan personen met een handicap. Hier zijn nog vele investeringen nodig op het punt van de toegankelijkheid. Vaak moeten de betrokkenen op voorhand minutieus hun traject uittekenen in de Benelux om zeker te zijn dat zij zonder al te veel ongemakken op hun bestemming aankomen. Wie bijvoorbeeld vanuit Luxemburg met de trein naar Oostende wil reizen, moet overstappen in Brussel en dit is niet steeds eenvoudig wanneer men een fysieke beperking heeft.

Elk initiatief dat vanuit de Benelux wordt genomen om in deze aangelegenheid stappen vooruit te zetten, kan enkel worden toegejuicht.

ii. Gedachtewisseling

Mevrouw Creutz meent dat iedereen er ten onrechte van uit gaat dat alles reeds geregeld is voor personen met een beperkte mobiliteit. Dit is helemaal niet het geval. Daarom is het thema erg belangrijk.

De heer Van Hattem informeert of het betalende karakter van parkeerplaatsen voor personen met een handicap in Luxemburg wordt bepaald door het lokale dan wel het nationale bestuursniveau. Deze informatie is belangrijk indien men een Benelux parkeerkaart wenst in te voeren.

De heer Arendt antwoordt dat elke gemeente ter zake de regels bepaalt. Het lokale niveau moet derhalve zeker worden betrokken bij deze discussie.

Mevrouw Creutz vraagt of er vandaag reeds gemeenten zijn die een gratis parkeerplaats aanbieden aan personen met een beperkte mobiliteit.

De heer Arendt antwoordt dat de inwoners van Luxemburg stad bepaalde voordelen hebben op dit vlak, maar de personen met een beperkte mobiliteit die van buiten Luxemburg stad komen kunnen zich weliswaar op voorbehouden plaatsen parkeren, maar tegen betaling. Wie daarentegen in Luxemburg stad woont kan op eender welke

exploités par des entreprises privées, comme les Flixbus qui parcourent toute l'Europe. De nombreux efforts sont encore nécessaires dans ce domaine.

En ce qui concerne le trafic ferroviaire, il faut également noter que l'infrastructure n'est pas toujours adaptée aux personnes handicapées. De nombreux investissements restent nécessaires en matière d'accessibilité. Les personnes concernées doivent souvent planifier minutieusement leur itinéraire dans le Benelux pour parvenir à destination sans trop de désagréments. Ainsi, pour se rendre à Ostende en train depuis le Luxembourg, il faut changer de train à Bruxelles, ce qui n'est pas toujours facile pour les personnes souffrant d'un handicap physique.

Toute initiative prise par le Benelux pour faire avancer ce dossier ne peut qu'être saluée.

ii. Échange de vues

Mme Creutz estime que tout le monde pense à tort que tout est déjà réglé pour les personnes à mobilité réduite. Ce n'est pas du tout le cas. C'est pourquoi le sujet est très important.

M. Van Hattem demande si le caractère payant des places de parking pour les personnes handicapées au Luxembourg est décidé par le niveau d'autorité local ou national. C'est une information est importante si l'on veut instaurer une carte de stationnement Benelux.

M. Arendt répond que chaque commune détermine les règles en la matière. Le niveau local doit donc assurément être associé à cette discussion.

Mme Creutz demande si des communes offrent déjà aujourd'hui le stationnement gratuit aux personnes à mobilité réduite.

M. Arendt répond que les résidents de la ville de Luxembourg bénéficient de certains avantages à cet égard, mais que les personnes à mobilité réduite venant de l'extérieur de la ville de Luxembourg peuvent se garer sur des places réservées, moyennant une redevance. Les personnes résidant à Luxembourg-Ville, par contre,

parkeerplaats parkeren mits de blauwe kaart voor de voorruit te leggen, en dient evenmin de uurregeling te volgen. De wagen van de betrokkene kan bijvoorbeeld de hele dag geparkeerd blijven, waar normaal gesproken een beperking van twee uur geldt. Dit is evenwel niet mogelijk voor wie uit Nederland of België naar Luxemburg stad komt.

De heer Arendt stipt aan dat Esch – de tweede grootste stad van Luxemburg – dezelfde regeling heeft. Hij heeft geen weet de regelgeving elders in Luxemburg. Het is dus belangrijk om het lokale niveau te betrekken bij de discussie.

Mevrouw Hemmen wijst op het bestaan van *Mobibus* en *Adapto*, die volgens haar enkel in Luxemburg bestaan, en toch zeer vooruitstrevend zijn. Kan hierover meer toelichting worden gegeven?

De heer Arendt specificeert dat het systeem *Mobibus* enkel op het grondgebied van Luxemburg wordt georganiseerd, en niet grensoverschrijdend is.

Er zijn in Luxemburg twee stelsels voor het deur-tot-deur vervoer van personen met een beperkte mobiliteit. Enerzijds is er de toepassing van *Adapto*, een systeem van gratis vervoer voor mensen met beperkte mobiliteit. Mensen die gebruik willen maken van de speciale vervoersdiensten van *Adapto* moeten hiervoor een kaart aanvragen op basis van een medische fiche. Het aanvraagformulier is online beschikbaar. *Adapto* heeft bovendien één enkel boekingsplatform ontwikkeld voor het centraliseren van boekingen en het groeperen van ritten. Dit kan telefonisch gebeuren, ofwel online op de website adapto.lu, ofwel via de mobiele applicatie. *Adapto* kan zowel voor recreatieve doeleinden worden gebruikt als voor noodzakelijke verplaatsingen. Soms levert de toepassing ervan problemen op, bijvoorbeeld voor mensen die een wagen en een rijbewijs hebben, maar door de evolutie van hun medische toestand niet langer de mogelijkheid hebben om hiervan gebruik te maken.

Daarnaast is er het systeem van *Mobibus*. Het gaat om een speciaal geregelde vervoersdienst die het gewone schoolvervoer en het openbaar

peuvent se garer dans n'importe quel parking à condition d'apposer la carte bleue sur le pare-brise et ne sont pas non plus tenues aux règles horaires. Ainsi, la voiture de la personne handicapée peut rester garée toute la journée, alors qu'une limite de deux heures s'applique normalement. Ce n'est toutefois pas possible pour les personnes qui se rendent à Luxembourg-ville depuis les Pays-Bas ou la Belgique.

M. Arendt indique que la réglementation est la même à Esch, la deuxième ville du Luxembourg. Il ne connaît pas les réglementations en vigueur ailleurs au Luxembourg. Il est donc important d'associer le niveau local à la discussion.

Mme Hemmen souligne l'existence de *Mobibus* et *Adapto* qui n'existent à son estime qu'au Luxembourg mais sont très progressistes. Elle souhaiterait quelques précisions à ce sujet.

M. Arendt précise que le système *Mobibus* n'est organisé que sur le territoire luxembourgeois et n'est pas transfrontalier.

Il existe deux systèmes au Luxembourg pour le transport de porte à porte de personnes à mobilité réduite. D'une part, il y a l'application *Adapto*, un système de transport gratuit pour les personnes à mobilité réduite. Les personnes qui souhaitent utiliser les services de transport spécial d'*Adapto* doivent demander à cet effet une carte sur la base d'une fiche médicale. Le formulaire de demande est disponible en ligne. *Adapto* a également développé une plateforme de réservation unique pour centraliser les réservations et regrouper les trajets. Cela peut se faire par téléphone ou en ligne sur le site adapto.lu, ou par le biais de l'application mobile. *Adapto* peut être utilisé à des fins récréatives ainsi que pour des déplacements nécessaires. Le système pose parfois des problèmes, par exemple pour les personnes qui possèdent une voiture et détiennent un permis de conduire mais qui, en raison de l'évolution de leur état de santé, ne peuvent plus en faire usage.

Il existe également le système *Mobibus*. Il s'agit d'un service de transport spécialement organisé qui complète les transports scolaires ordinaires et

vervoer aanvult. In principe worden begunstigen van de Mobibus-vervoersdienst gratis van hun huis naar een instelling voor buitengewoon onderwijs of inclusie vervoerd en vice versa. De “Administration des Transports Publics” is verantwoordelijk voor het administratieve, technische, financiële en boekhoudkundige beheer van en toezicht op deze gespecialiseerde geregelde vervoersdiensten.

Deze systemen werken relatief goed, zij het dat de toepassing van de mobiele applicatie van Adapto te wensen over laat voor de gebruikers ervan. De app is blijkbaar vrij makkelijk te manipuleren. Bovendien stelt zich een probleem voor personen die niet over een smartphone beschikken. Zij kunnen weliswaar contact opnemen met de centrale, maar deze is niet altijd vlot bereikbaar. De app werkt ook niet altijd even goed, als gevolg waarvan de bus er soms niet door komt. In de bussen zelf is er een vereenvoudigde mobiele toepassing, maar ook deze houdt niet steeds rekening met alle geografische omstandigheden. Er zijn dus nog wel enkele verbeteringen aan te brengen.

Voor het systeem Mobibus moet dan weer worden opgemerkt dat het enkel van toepassing is op het grondgebied van Luxemburg. De personen met een handicap die van over de grens – uit Nederland, België, maar ook uit Duitsland of Frankrijk – komen werken in hun atelier in Luxemburg moeten zich eerst naar een grenspunt begeven om daar te worden opgepikt. Dit is niet steeds even eenvoudig.

De heer Van Hattem informeert naar de voorwaarden om in Luxemburg een parkeerkaart voor personen met een handicap te kunnen ontvangen. In Nederland geldt bijvoorbeeld dat de betrokkene niet in staat is om meer dan 100 meter te voet af te leggen en dit wordt zeer strikt toegepast. Geldt deze voorwaarde ook in Luxemburg?

Worden er vanuit de personen met een handicap zelf klachten of suggesties ingediend over het Luxemburgse beleid ter zake?

De heer Arendt antwoordt dat in Luxemburg de gehandicaptenparkeerkaart de vorm van een lichtblauwe kaart heeft. Het rolstoelsymbool staat in het wit op een donkerblauwe achtergrond. Zij wordt toegekend aan inwoners van Luxemburg die niet in staat zijn zich te verplaatsen. Concreet

les transports publics. En principe, les bénéficiaires du service de transport Mobibus sont transportés gratuitement de leur domicile vers un établissement d’enseignement spécial ou d’inclusion et vice versa. L’Administration des Transports Publics est responsable de la gestion et de la supervision administrative, technique, financière et comptable de ces services de transports réguliers spécialisés.

Ces systèmes fonctionnent relativement bien, même si l’utilisation de l’application mobile Adapto laisse à désirer pour ses utilisateurs. L’application semble assez facile à manipuler. Un problème se pose pour ceux qui n’ont pas de smartphone. Ils peuvent certes contacter le standard, mais celui-ci n’est pas toujours facilement accessible. L’application ne fonctionne pas non plus toujours très bien, ce qui fait que le bus n’arrive pas toujours. Il existe une application mobile simplifiée dans les bus eux-mêmes, mais elle ne prend pas toujours en compte toutes les conditions géographiques. Il y a donc encore des améliorations à apporter.

Concernant le système Mobibus, il est à noter qu’il ne concerne que le territoire luxembourgeois. Les personnes handicapées qui viennent de l’autre côté de la frontière – des Pays-Bas, de Belgique mais aussi d’Allemagne ou de France – pour travailler dans leurs ateliers au Luxembourg doivent d’abord se rendre à un point frontalier pour être prises en charge. Ce n’est pas toujours simple.

M. Van Hattem s’enquiert des conditions d’obtention d’une carte de stationnement pour personnes handicapées au Luxembourg. Aux Pays-Bas, par exemple, la condition de ne pas pouvoir parcourir plus de 100 mètres à pied prévaut et est appliquée de manière très stricte. Cette condition est-elle également d’application au Luxembourg?

Des plaintes ou des suggestions sont-elles émises par des personnes handicapées concernant la politique luxembourgeoise en la matière?

M. Arendt répond qu’au Luxembourg, la carte de stationnement pour handicapés se présente sous la forme d’une carte bleu clair. Le symbole du fauteuil roulant figure en blanc sur fond bleu foncé. Elle est accordée aux résidents luxembourgeois qui ne peuvent pas se déplacer. Concrètement, cela

betekent dit dat zij alleen en/of zonder onderbreking niet meer dan 100 meter af te leggen, zich niet kunnen verplaatsen zonder hulp van krukken, een wandelstok, een looprek of rollator of een rolstoel, blind of slechthoort zijn in die mate dat zij geen voertuig kunnen besturen, of lijden aan een progressieve ziekte die een impact heeft op hun mobiliteit. In uitzonderlijke gevallen, wanneer ziekte of invaliditeit leidt tot verlies van mobiliteit, kan ook een parkeerkaart worden uitgegeven. Dit alles gebeurt op overlegging van een certificaat dat door een arts wordt ingevuld. De toekenning van dergelijke parkeerkaarten is niet het voorwerp van klachten.

Daarentegen worden wel klachten ontvangen over de toegang tot het systeem Adapto. Hiervoor moeten heel wat formulieren worden ingevuld en daar loopt het wel eens fout. Er is een commissie opgericht die deze klachten behandelt, waarin ook de "Conseil National des personnes handicapées" is vertegenwoordigd.

De heer Verreyt vestigt de aandacht op het feit dat er, naast personen met een fysieke handicap, ook personen met een mentale beperking zijn die zich moeilijk kunnen uitdrukken en bijgevolg beperkt zijn in hun mobiliteit, zoals bijvoorbeeld sommige mensen met autisme. In België kunnen zij een beroep doen op de "European Disability Card" in hun contacten met de overheid. Gebeurt dit ook in Luxemburg?

De heer Arendt antwoordt dat deze kaart in Luxemburg niet echt wordt gebruikt. Er bestaat wel een "prioriteitskaart" waarmee personen met een beperking zich als dusdanig kunnen kenbaar maken, maar niet specifiek voor wat het openbaar vervoer betreft.

Mevrouw Creutz meent dat het belangrijk is dat de leden van het Benelux Parlement worden geïnformeerd over de concrete problemen van personen met een beperkte mobiliteit voor wat het grensoverschrijdende aspect betreft, zodat het parlement ter zake de juiste aanbevelingen kan formuleren. Vaak gaat dit sneller dan te wachten op een initiatief van de Europese Unie.

De heer Arendt wijst op het belang van de juiste vorming van de personen die in onmiddellijk contact

signifie qu'ils ne peuvent pas parcourir seuls et/ou sans interruption plus de 100 mètres, qu'ils ne peuvent pas se déplacer sans l'aide de béquilles, d'une canne, d'un déambulateur ou d'un fauteuil roulant, qu'ils sont aveugles ou malvoyants au point de ne pas pouvoir conduire un véhicule, ou qu'ils sont atteints d'une maladie évolutive qui a un impact sur leur mobilité. Une carte de stationnement peut également être délivrée dans des cas exceptionnels, lorsque la maladie ou le handicap entraîne une perte de mobilité. Tout cela se fait sur présentation d'un certificat complété par un médecin. L'octroi de ces cartes de stationnement ne fait pas l'objet de plaintes.

D'autre part, des plaintes sont reçues concernant l'accès au système Adapto. Celui-ci nécessite de remplir de nombreux formulaires et c'est là que les choses se gâtent parfois. Une commission, au sein de laquelle le Conseil national des personnes handicapées est également représenté, a été mise en place pour traiter ces plaintes.

M. Verreyt souligne qu'outre les personnes souffrant d'un handicap physique, il existe également des personnes souffrant d'un handicap mental qui rencontrent des difficultés à s'exprimer et sont donc limitées dans leur mobilité, comme certaines personnes atteintes d'autisme. En Belgique, ces personnes peuvent utiliser la "carte européenne d'invalidité" dans leurs relations avec les autorités. En est-il de même au Luxembourg?

M. Arendt répond que cette carte n'est pas vraiment utilisée au Luxembourg. Il existe une 'carte de priorité' qui permet aux personnes handicapées de s'identifier comme telles, mais pas spécifiquement en ce qui concerne les transports publics.

Mme Creutz estime qu'il est important que les membres du Parlement Benelux soient informés des problèmes concrets rencontrés par les personnes à mobilité réduite sous l'angle transfrontalier, afin que le Parlement puisse faire des recommandations appropriées à cet égard, ce qui est souvent plus rapide que d'attendre une initiative de l'Union européenne.

M. Arendt souligne l'importance d'une formation adéquate pour les personnes en contact direct

staan met de personen met een handicap, zoals bijvoorbeeld buschauffeurs. Een dergelijke vorming vindt plaats in Luxemburg-stad en is erg belangrijk om te kunnen omgaan met de personen met een beperkte mobiliteit, hen bij te staan en een luisterend oor te bieden. Vanzelfsprekend is aangepaste infrastructuur een noodzaak maar men mag dit aspect toch ook niet uit het oog verliezen.

Een ander aandachtspunt is het verstrekken van duidelijke informatie over de toegankelijkheid. Dergelijke duidelijke, eenvoudige en goed zichtbare informatie zou op dezelfde manier ter beschikking moeten zijn in de hele Benelux. Dit gebeurt ook in de horecasector of in musea, waar bijvoorbeeld informatie is over de toegankelijkheid van de toiletten of andere ruimtes. Vandaag gebeurt dit vaak via het scannen van een QR-code, waarmee men klaarheid kan krijgen over de toegankelijkheid van bepaalde plaatsen voor personen met een handicap.

Mevrouw Tilly Metz, Europees volksvertegenwoordiger en lid van de *Conseil National des personnes handicapées*, wijst erop dat in maart 2021 de Europese Commissie de strategie voor de rechten van personen met een handicap 2021-2030 heeft goedgekeurd. Met deze tienjarige strategie wil de Europese Commissie het leven van personen met een handicap in Europa en wereldwijd verbeteren. Deze strategie, die zich inschrijft in het beleid van de Verenigde Naties ter zake, bevat een ambitieuze reeks maatregelen en vlaggenschipinitiatieven op diverse domeinen met verschillende prioriteiten. Daarbij gaat het, onder meer, over toegankelijkheid, levenskwaliteit en gelijke participatie. Iedereen moet immers afdoende worden beschermd tegen discriminatie en geweld, en op voet van gelijkheid toegang krijgen tot justitie, onderwijs, cultuur, sport, toerisme en gezondheidszorg.

Deze Europese strategie is te weinig bekend en de Benelux zou zich hierdoor kunnen laten inspireren voor de grensoverschrijdende aspecten. De *European Disability Card* is zeker een goede zaak maar in het algemeen is er nog veel werk te verrichten opdat personen met een handicap volwaardig aan het maatschappelijke leven kunnen deelnemen. Dit geldt inzonderheid voor de deelname aan het democratisch proces en aan

avec les personnes handicapées, comme les chauffeurs de bus. Une telle formation est proposée à Luxembourg-Ville et est très importante pour accueillir, assister et écouter les personnes à mobilité réduite. Si des infrastructures adaptées sont bien évidemment une nécessité, il ne faut pas non plus perdre cet aspect de vue.

Une autre priorité consiste à fournir des informations claires sur l'accessibilité. Des informations claires, simples et facilement visibles devraient être disponibles de la même manière dans tout le Benelux. C'est également le cas dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration ou dans les musées, où l'on trouve par exemple des informations sur l'accessibilité des toilettes ou d'autres zones. Aujourd'hui, cela se fait souvent en scannant un code QR, ce qui permet d'obtenir des précisions sur l'accessibilité de certains lieux pour les personnes handicapées.

Mme Tilly Metz, députée européenne et membre du Conseil national des personnes handicapées, rappelle qu'en mars 2021, la Commission européenne a adopté la Stratégie pour les droits des personnes handicapées 2021-2030. Avec cette stratégie décennale, la Commission européenne vise à améliorer la vie des personnes handicapées en Europe et dans le monde. Cette stratégie, qui s'inscrit dans le cadre des politiques pertinentes des Nations unies, comporte un ensemble ambitieux de mesures et d'initiatives phares dans divers domaines, avec différentes priorités. Il s'agit notamment de l'accessibilité, de la qualité de vie et de l'égalité de participation. En effet, chacun devrait être protégé de manière adéquate contre la discrimination et la violence, et avoir un accès égal à la justice, à l'enseignement, à la culture, au sport, au tourisme et aux soins de santé.

Cette stratégie européenne est trop peu connue et le Benelux pourrait s'en inspirer pour les aspects transfrontaliers. La "carte européenne du handicap" est certainement une bonne chose mais, d'une manière générale, il reste beaucoup à faire pour que les personnes handicapées puissent participer pleinement à la vie sociale. Cela vaut en particulier pour la participation au processus démocratique et aux élections à tous les niveaux de gouvernement.

verkiezingen op alle beleidsniveaus. Waar men kan stellen dat de toegankelijkheid voor personen met een fysieke beperking veelal geen problemen stelt, is dit al te vaak nog wel het geval voor personen met een cognitieve beperking. Een inspanning op het punt van begrijpelijke, duidelijke en eenvoudige informatie die voor elkeen beschikbaar is, is hier zeker nog nodig.

Mevrouw Creutz is het hier helemaal mee eens. Zij informeert naar de grensoverschrijdende samenwerking in de *Grande Région* ter zake.

De heer Arendt antwoordt dat er wel degelijk contacten bestaan, die evenwel nog niet hebben geleid tot concrete resultaten voor wat de grensoverschrijdende mobiliteit van personen met een handicap betreft.

b. Hoorzitting met mevrouw Marjolein Swaanenburg-van Roosmalen, lid van het College voor de Rechten van de Mens (Nederland) – videoboodschap

Tijdens haar uiteenzetting heeft mevrouw Marjolein Swaanenburg-van Roosmalen, lid van het College voor de Rechten van de Mens (Nederland) erop gewezen dat in de jaarlijkse monitor discriminatiezaken de personen met een handicap jaar na jaar een steeds meer prominente plaats innemen. Er zijn vooral klachten over de aanbieders van goederen en diensten, zoals winkeliers.

Sedert 2016 – het jaar waarin het VN-verdrag inzake personen met een handicap in Nederland van toepassing is geworden – heeft het College ook de taak om toe te zien op de naleving van dit verdrag. Dit gebeurt in samenspraak met de mensen met een beperking en hun representatieve organisaties. Jaarlijks wordt ter zake een stand van zaken en een inventarisatie van de problemen opgemaakt. Daarbij wordt telkens een bepaald thema uitgelicht, op basis van de vaststellingen die op het terrein gebeuren. De focus ligt daarbij zowel op de toepasselijke regelgeving en de wijze waarop deze wordt uitgevoerd, als op de situatie van mensen met een beperking op het terrein, bijvoorbeeld op het punt van de mobiliteit.

In de jaarlijkse rapportage over de naleving van het VN-verdrag handicap in Nederland [2021](#) lag de

Si l'accessibilité pour les personnes souffrant d'un handicap physique ne pose généralement pas de problème, c'est encore trop souvent le cas pour les personnes souffrant d'un handicap cognitif. Un effort est certainement encore nécessaire ici en termes d'informations compréhensibles, claires et simples disponibles pour tous.

Mme Creutz souscrit pleinement à ces propos. Elle s'enquiert de la coopération transfrontalière dans la Grande Région à cet égard.

M. Arendt répond que des contacts existent, mais qu'ils n'ont pas encore abouti à des résultats concrets en ce qui concerne la mobilité transfrontalière des personnes handicapées.

b. Audition de Mme Marjolein Swaanenburg-van Roosmalen, membre du Conseil des droits de l'homme (Pays-Bas) - message vidéo

Lors de sa présentation, Mme Marjolein Swaanenburg-van Roosmalen, membre du Collège des droits de l'homme (Pays-Bas), a souligné que dans le suivi annuel des cas de discrimination, les personnes handicapées occupent, d'année en année, une place de plus en plus importante. Les plaintes concernent principalement les fournisseurs de biens et de services, tels que les commerçants.

Depuis 2016 – l'année où la Convention des Nations unies relative aux personnes handicapées est devenue applicable aux Pays-Bas – le Conseil est également chargé de contrôler le respect de cette convention. Cela se fait en consultation avec les personnes handicapées et les organisations qui les représentent. Chaque année, il est procédé à un état des lieux et à un inventaire des problèmes. Un thème particulier est chaque fois mis en exergue, sur la base des observations faites sur le terrain. L'accent est mis à la fois sur les réglementations applicables et leur mise en œuvre, et sur la situation des personnes handicapées sur le terrain, par exemple en matière de mobilité.

Dans le rapport annuel 2021 sur le respect de la Convention des Nations Unies sur le handicap

focus op de toegang tot hulpmiddelen in het recht op persoonlijke mobiliteit. Dit zal ook het geval zijn voor de jaarlijkse rapportage 2023, waarbij de nadruk zal liggen op de toegang tot het openbaar vervoer en tot het doelgroepenvervoer. Dit laatste heeft vooral betrekking op het leerlingenvervoer maar ook op het vervoer per taxi voor afstanden die verder liggen dan 25 kilometer van de eigen woning. De grote gemene deler van deze rapporten is dat in Nederland vele initiatieven worden genomen door zowel het Rijk, de provincies als de lokale overheden, maar dat vele knelpunten worden gesignaleerd. Deze bevinden zich op de scharnierpunten van het leven, bijvoorbeeld voor wie zijn schoolloopbaan beëindigt en gaat werken. De betrokkenen moeten dan opnieuw alle nodige documenten aanvragen. Hetzelfde geldt voor wie verhuist naar een andere gemeente.

Inzake openbaar vervoer rijzen er vooral problemen voor wie van verschillende soorten openbaar vervoer wenst gebruik te maken, bijvoorbeeld indien de ene vervoersmodus wel geschikt is voor rolstoelgebruikers en de andere niet, of wanneer de medewerkers van een buurtbus niet weten hoe ze een rolstoel moeten vastzetten. Ook mensen met een visuele of een auditieve beperking, of personen met een mentale problematiek of een verstandelijke beperking lopen – soms letterlijk – tegen dingen aan. Zeker wanneer men de grensoverschrijdende mobiliteit bekijkt, stelt men vast dat het openbaar vervoer voor personen met een handicap een groot probleem blijkt te zijn.

België was betrokken bij een proef naar aanleiding van een voorstel van richtlijn van de Europese Commissie over een Europese vervoerskaart en de *European Disability Card*. Vanuit Nederland is men erg benieuwd naar de resultaten van deze proef, en met name naar de ervaring van de personen met een beperking die zelf hebben deelgenomen aan deze proef. Hebben de betrokkenen dit als positief ervaren of vonden zij dit, juist integendeel, eerder stigmatiserend? Dit is belangrijk om weten vermits vandaag in Nederland nog geen dergelijke gehandicaptenkaart werd ingevoerd.

aux Pays-Bas, l'accent a été mis sur l'accès aux dispositifs d'assistance dans le cadre du droit à la mobilité personnelle. Ce sera également le cas pour le rapport annuel 2023, qui se concentrera sur l'accès aux transports publics et aux transports des groupes cibles. Ce dernier point se rapporte principalement au transport d'élèves mais concerne aussi le transport par taxi pour les distances supérieures à 25 kilomètres du domicile. Le dénominateur commun de ces rapports est que si de nombreuses initiatives sont prises aux Pays-Bas par les pouvoirs publics nationaux, provinciaux et locaux, de nombreux goulets d'étranglement sont identifiés. Ces derniers se situent à des moments charnières de la vie, par exemple pour ceux qui terminent leur scolarité et commencent à travailler. Les personnes concernées doivent alors redemander tous les documents nécessaires. Il en va de même pour les personnes qui déménagent dans une autre commune.

En ce qui concerne les transports publics, les problèmes se posent surtout pour les personnes qui souhaitent utiliser différents types de transports publics, par exemple lorsqu'un mode de transport est adapté aux utilisateurs de chaises roulantes mais pas un autre, ou encore lorsque le personnel à bord d'un bus local ignore comment attacher une chaise roulante. Les personnes souffrant de déficiences visuelles ou auditives, de troubles de la santé mentale ou de déficiences intellectuelles se heurtent également à des obstacles, parfois au sens propre du terme. Les transports publics constituent un problème majeur pour les personnes handicapées, surtout lorsqu'il est question de mobilité transfrontalière.

La Belgique a été associée à une expérience à la suite d'une proposition de directive de la Commission européenne concernant la carte européenne de transport et la carte européenne d'invalidité. Aux Pays-Bas, l'on est très désireux de connaître les résultats de cette expérience, plus particulièrement en ce qui concerne les personnes handicapées qui y ont participé. Ces personnes ont-elles vécu cela comme une expérience positive ou, au contraire, plutôt stigmatisante? Il est important de le savoir, car aucune carte d'invalidité n'a été instaurée aux Pays-Bas aujourd'hui.

Het VN-verdrag inzake personen met een handicap vertrekt immers niet zozeer vanuit de medische achtergrond van de betrokken persoon, maar wel vanuit een sociale benadering: welke maatregelen moeten worden genomen om iemand met een beperking toch volwaardig deel te laten nemen aan de samenleving? Daarom is het belangrijk dat het opstellen van de regelgeving en de uitvoering ervan gebeurt in samenspraak met deze personen. Om deze reden was het standpunt van de Nederlandse regering steeds dat het invoeren van een gehandicaptenkaart de inclusieve samenleving juist in de weg staat omdat dit een stigmatiserend effect zou hebben. Naar aanleiding van de nieuwe plannen van de Europese Commissie stelt men vast dat de ontslagnemende Nederlandse regering haar houding wil bijstellen. Deze veranderende houding spoort met wat leeft bij de personen met een handicap. Niettemin rijzen er vragen bij de praktische uitvoering van de invoering van een dergelijke gehandicaptenkaart, bijvoorbeeld wanneer deze enkel digitaal ter beschikking zou zijn. Wordt hierbij de privacywetgeving wel gerespecteerd? Welke stappen dient men te ondernemen om een dergelijke kaart te bekomen?

Elk initiatief dat leidt tot een grotere mobiliteit voor personen met een handicap wordt door het Nederlands College voor de Rechten van de Mens onthaald op veel enthousiasme, voor zover deze in overeenstemming zijn met het VN-verdrag inzake de personen met een handicap. Daarvoor gebruikt het College de handreiking voor de beoordeling van ontwerpwetgeving ter uitvoering van het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap en over aangelegenheden die betrekking hebben op personen met een handicap, die in 2021 werd gepubliceerd. Deze handleiding is bedoeld voor nieuwe initiatieven inzake de regelgeving van personen met een handicap. Daarbij wordt nagegaan of de grondbeginselen van het verdrag wel werden gerespecteerd, met als doel mensen met een beperking volledig deel te laten nemen aan de samenleving. Dat is immers ook het uitgangspunt van het verdrag.

Eén van de grondbeginselen betreft de autonomie van deze personen, waaronder het zich zelfstandig kunnen verplaatsen. Dit heeft, onder meer betrekking, op de mobiliteit en op de toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Een ander

En effet, la Convention des Nations unies relative aux personnes handicapées ne part pas tant du contexte médical de la personne concernée que d'une approche sociale: quelles mesures faut-il prendre pour permettre à une personne handicapée de participer pleinement à la vie sociale? Il est donc important que l'élaboration des réglementations et leur mise en œuvre se fassent en concertation avec ces personnes. C'est pourquoi le gouvernement néerlandais a toujours considéré que l'instauration d'une carte d'invalidité constitue en fait une entrave à la société inclusive parce qu'elle aurait un effet stigmatisant. On observe, à la suite des nouveaux projets de la Commission européenne, la volonté du gouvernement néerlandais démissionnaire d'ajuster sa position. Ce changement d'attitude va dans le sens de ce que ressentent les personnes handicapées. Des questions se posent toutefois quant à l'instauration d'une telle carte d'invalidité dans la pratique, par exemple si elle n'était disponible que sous forme numérique. Cela serait-il conforme aux lois sur la protection de la vie privée? Quelles sont les démarches à entreprendre pour obtenir une telle carte?

Le Conseil néerlandais des droits de l'homme accueille avec enthousiasme toute initiative visant à accroître la mobilité des personnes handicapées, pour autant qu'elle soit conforme à la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées. À cette fin, le Collège se fonde sur l'évaluation des projets de loi mettant en œuvre la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées et portant sur des questions relatives aux personnes handicapées, publié en 2021. Ce guide est destiné aux nouvelles initiatives en matière de réglementation relative aux personnes handicapées. Il s'agit de vérifier si les principes fondamentaux de la Convention ont été respectés, afin de permettre aux personnes handicapées de participer pleinement à la vie sociale. Il s'agit en effet là de la prémisse de la Convention.

L'un des principes fondamentaux concerne l'autonomie de ces personnes, y compris leur capacité à se déplacer de manière indépendante. Il s'agit notamment de la mobilité et de l'accessibilité des personnes handicapées. Un autre principe

grondbeginsel is het verbod op discriminatie, waar-
bij personen met een handicap op een andere wijze
worden behandeld dan anderen. Dit geldt ook voor
de bescherming van de persoonlijke levenssfeer.

Ook bij de nieuwe richtlijn van de Europese
Commissie over de invoering van een gehandi-
captenkaart en bij de eventuele plannen van de
Benelux dient de bestaanbaarheid ervan met het
VN-verdrag en de uitgangspunten die eraan ten
grondslag liggen telkens het uitgangspunt te zijn.
Mensen met een beperking en hun organisaties
dienen erbij betrokken te worden, niet enkel bij de
voorbereiding maar ook bij de implementatie ervan.

Mevrouw Marjolein Swaanenburg-van
Roosmalen verklaarde zich tijdens haar videobood-
schap bereid om schriftelijk te antwoorden op alle
verdragen die worden gesteld.

c. Hoorzitting met mevrouw Gisèle Marlière, voorzitter, Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap (België)

i. Uiteenzetting

Mevrouw Gisèle Marlière, voorzitter, Nationale
Hoge Raad voor Personen met een Handicap
(België) en secretaris-generaal van het *Belgian
Disability Forum*, wijst erop dat de zorg voor een
betere mobiliteit voor personen met een handicap
centraal staat bij de verschillende verenigingen die
actief zijn in deze sector, zowel op het Belgische als
op het Europese niveau. De Nationale Hoge Raad
voor Personen met een Handicap is in België het
officiële orgaan dat advies geeft over regelgeving
op het federale niveau in deze aangelegenheid en
is samengesteld uit zowel experts als representa-
tieve verenigingen. De Hoge Raad moet verplicht
geraadpleegd worden en kan ook op eigen initiatief
adviezen geven, wat regelmatig gebeurt.

Het *Belgian Disability Forum* is een vzw naar
Belgisch recht die enkel bevoegd is voor Europese
en internationale aangelegenheden. Het forum is
nauw gelieerd aan de Hoge Raad: de leden van
het forum zetelen doorgaans ook in de Hoge Raad.
Het Europese niveau is immers erg belangrijk en
het forum heeft dan ook vele contacten met de
organisaties uit andere landen.

fondamental est l'interdiction de toute discrimina-
tion consistant à traiter les personnes handicapées
différemment des autres. Ce principe s'applique
également à la protection de la vie privée.

Dans la nouvelle directive de la Commission
européenne sur l'instauration d'une carte d'han-
dicapé, comme dans les projets du Benelux,
l'existence de la Convention des Nations unies et
de ses principes sous-jacents devrait à chaque
fois constituer le point de départ. Les personnes
handicapées et leurs organisations devraient être
impliquées, au niveau de la préparation comme
dans la mise en œuvre.

Dans son message vidéo, Mme Marjolein
Swaanenburg-van Roosmalen s'est dite disposée
à répondre par écrit à toutes les questions qui
seraient posées.

c. Audition de Mme Gisèle Marlière, Présidente du Conseil national supérieur des personnes handicapées (Belgique)

i. Exposé

Mme Gisèle Marlière, présidente du Conseil
national supérieur des personnes handicapées
(Belgique) et secrétaire générale du 'Belgian
Disability Forum', rappelle que le souci d'une
meilleure mobilité des personnes handicapées
occupe une place centrale au cœur des différentes
associations actives dans ce secteur, tant au niveau
belge qu'au niveau européen. Le Conseil national
supérieur des personnes handicapées est, en
Belgique, l'organe officiel qui rend des avis sur la
réglementation au niveau fédéral en la matière; il
est composé à la fois d'experts et d'associations
représentatives. Le Conseil supérieur est obligatoi-
rement consulté et peut également rendre des avis
de sa propre initiative, ce qui arrive régulièrement.

Le 'Belgian Disability Forum' est une association
sans but lucratif de droit belge qui n'est compétente
que pour les questions européennes et internatio-
nales. Le forum est étroitement lié au Conseil supé-
rieur: ses membres siègent généralement aussi au
sein de ce dernier. En effet, le niveau européen
est très important et le forum a donc de nombreux
contacts avec des organisations d'autres pays.

Het Benelux-verdrag is met het Schengenverdrag een voorloper geweest in het openen van grenzen binnen de Europese Unie. De Benelux zou vandaag diezelfde rol kunnen opnemen wanneer het gaat om mobiliteit van mensen met een beperking en de ogen kunnen openen van andere Europese lidstaten. De Benelux kan hier zijn meerwaarde aantonen.

Het voorstel van richtlijn van de Europese Commissie dat vandaag op tafel ligt strekt ertoe om de *European Disability Card* (EDC) te doen erkennen door alle lidstaten en de parkeerkaart voor personen met een handicap te harmoniseren in alle lidstaten. De geboorte van de EDC situeert zich reeds in 2009 en het was met name België dat ter zake het initiatief heeft genomen. Spreekster herinnert eraan dat het niet enkel gaat om mensen met een handicap die voor eenieder zichtbaar is, maar dat meer 75 % van de beperkingen niet herkenbaar is voor anderen.

Van bij het begin reeds vragen mensen met een beperking dat er voor hen een kaart beschikbaar zou zijn die makkelijk is in het gebruik. Wie door een overheidsinstantie erkend wordt als persoon met een handicap ontvangt een heleboel papieren, maar deze draagt men nooit bij zich. Men bewaart deze documenten best ergens in een map, om ze niet te verliezen. Maar zeker mensen met een beperking die niet onmiddellijk zichtbaar is hebben niets om deze aan te tonen. Zeker, er is de parkeerkaart, maar die draagt men nooit bij zich: deze blijft immers in de auto. Wanneer men zich vervolgens aanmeldt in een cultureel centrum, een bioscoop of elders waar men een korting kan krijgen omwille van de beperking, kan men deze niet aantonen.

Het gevaar voor stigmatisering is niet ondenkbeeldig maar spreekster begrijpt de vraag van de mensen met de beperking en hun vertegenwoordigers om over een eenvoudig document te beschikken dat hun handicap aantoont en dat ze vrijwillig kunnen gebruiken indien zij dit nodig of wenselijk achten, bijvoorbeeld in de vorm vergelijkbaar met die van een identiteitskaart. Belangrijk is ook dat een dergelijke kaart niet enkel kan gebruikt worden voor toepassingen in de sociale zekerheid, de sociale bijstand of bijzondere uitkeringen op vlak

Avec le Traité de Schengen, le Traité Benelux a été un précurseur dans l'ouverture des frontières au sein de l'Union européenne. Le Benelux pourrait aujourd'hui jouer le même rôle en matière de mobilité des personnes handicapées et ouvrir les yeux des autres États membres de l'Union européenne. Le Benelux peut démontrer sa valeur ajoutée dans ce domaine.

La proposition de directive de la Commission européenne à l'examen aujourd'hui vise à faire reconnaître la "carte européenne du handicap" (CEH) par tous les États membres et à harmoniser la carte de stationnement pour les personnes handicapées dans tous les États membres. La naissance de la CEH remonte à 2009 et c'est précisément la Belgique qui avait pris l'initiative en la matière. L'orateur a rappelé qu'il ne s'agit pas seulement de personnes dont le handicap est visible de tous, mais que plus de 75 % des handicaps ne sont pas identifiables par les autres.

Les personnes handicapées ont d'emblée demandé qu'on mette à leur disposition une carte facile à utiliser. Les personnes reconnues comme handicapées par une instance publique reçoivent de nombreux documents mais ne les portent jamais sur elles. Il est préférable, pour ne pas les perdre, de conserver ces documents dans un dossier distinct. Mais les personnes dont le handicap ne saute pas aux yeux n'ont alors aucun moyen de se faire connaître. Il y a certes la carte de stationnement, mais on ne la porte jamais sur soi: elle reste en effet dans la voiture. Lorsqu'on se présente dans un centre culturel, un cinéma, etc., qui accorde une réduction sur la base du handicap, rien ne permet de prouver ce dernier.

Le danger de stigmatisation n'est pas inconcevable mais l'oratrice comprend la demande des personnes handicapées et de leurs représentants de disposer d'un document simple qui atteste leur handicap et qu'ils puissent présenter de leur propre initiative s'ils le jugent nécessaire ou souhaitable et qui prendrait une forme similaire à celle d'une carte d'identité. Il est important de noter qu'une telle carte pourrait être utilisée non seulement pour les demandes de sécurité sociale, d'assistance sociale ou de prestations spéciales dans le domaine de

van werkgelegenheid, maar ook indien men naar de bioscoop wil gaan of men de wachtrij wenst te passeren.

Reeds in 2009 hebben de collega's van andere landen een studie op Europees niveau gevraagd. Ook toen reeds was het de bedoeling om deze kaart te gebruiken voor alle mogelijke situaties, zoals bijvoorbeeld in culturele centra, en dit in de hele Europese Unie. Een dergelijke oplossing faciliteert ook het vrij verkeer van personen in de hele Europese Unie, wat toch één van de pijlers is. Niettemin begrijpt spreekster dat nog heel wat werk moet verricht worden opdat een dergelijke uniforme kaart toegang geeft tot de sociale zekerheid en andere sociale voordelen van personen met een handicap in alle lidstaten van de Europese Unie. De Europese mobiliteitskaart voor mensen met een beperking zal dan ook enkel de wederzijdse erkenning met zich meebrengen voor de toegang tot mobiliteitsdiensten, maar niet voor de sociale-zekerheidsrechten, en enkel voor de bestaande voordelen in bepaald land van de Europese Unie.

Spreekster verduidelijkt tevens dat het niet de bedoeling is om de parkeerkaart door de mobiliteitskaart te vervangen. Dat zou immers hetzelfde probleem met zich meebrengen als zo-even geschetst: de parkeerkaart blijft immers steeds achter in de wagen. Het gaat dus om een kaart die door een lidstaat wordt afgeleverd en door alle betrokken partners in de Europese Unie wordt erkend. Dit faciliteert ook het vrije verkeer van personen in de hele Unie. Vandaag zijn immers niet alle modaliteiten van de verschillende lidstaten op mekaar afgestemd en stelt men de voorwaarde van het verblijf in een lidstaat om van bepaalde voordelen te kunnen genieten. De kern is evenwel toegankelijkheid.

Er is nood aan afgestemde toegankelijkheidsnormen, ongeacht het land of de regio waar de betrokkene woonachtig is, met bepaalde minimumvereisten. Deze moeten overal dezelfde zijn. Wanneer de Europese Unie een mobiliteitskaart zou invoeren, moet deze toegang geven tot alle vormen van openbaar vervoer in de hele Unie, en dit zonder onderscheid. Dit vergt een harmonisatie, niet enkel tussen de aanbieders van verschillende vervoersmodi in een lidstaat, maar ook op het

l'emploi, mais aussi pour aller au cinéma ou éviter la file d'attente.

Des collègues d'autres pays ont demandé dès 2009 la réalisation d'une étude au niveau européen. À l'époque déjà, l'intention était d'utiliser cette carte dans toutes les situations possibles, par exemple dans les centres culturels, dans l'ensemble de l'Union européenne. Une telle solution facilite également la libre circulation des personnes dans toute l'Union européenne, ce qui constitue tout de même l'un de ses piliers. L'oratrice comprend toutefois qu'il reste beaucoup à faire pour qu'une telle carte uniforme permette aux personnes handicapées d'accéder à la sécurité sociale et à d'autres avantages sociaux dans l'ensemble des États membres de l'Union européenne. La carte européenne de mobilité pour les personnes handicapées ne se traduira dès lors par une reconnaissance mutuelle que pour l'accès aux services de mobilité, mais pas pour les droits à la sécurité sociale, et seulement pour les avantages existant dans certains pays de l'Union européenne.

L'oratrice précise aussi qu'il ne s'agit pas de remplacer la carte de stationnement par la carte de mobilité. Le problème décrit précédemment se poserait toujours puisque la carte de stationnement reste toujours dans la voiture. Il s'agit donc d'une carte délivrée par un État membre et reconnue par tous les partenaires au sein de l'Union européenne. Cela facilite également la libre circulation des personnes dans l'ensemble de l'Union. En effet, les modalités appliquées par les différents États membres ne sont à ce jour pas toutes identiques et la condition de résidence dans un État membre est requise pour bénéficier de certains avantages. Or, l'accessibilité constitue la question essentielle.

Il est nécessaire d'aligner les normes d'accessibilité, quel que soit le pays ou la région de résidence, avec certaines exigences minimales. Ces normes devraient être les mêmes partout. Si l'Union européenne devait instaurer une carte de mobilité, celle-ci devrait donner accès à toutes les formes de transport public, dans toute l'Union, sans discrimination. Cela nécessite une harmonisation, non seulement entre les fournisseurs des différents modes de transport dans un État membre, mais

Europese niveau. De Benelux zou in de Europese Unie een voorloper en een voorbeeld kunnen zijn voor de rest van de Unie.

Belangrijk is aan te stippen dat de EDC geen informatie zal bevatten over de (graad van) handicap. Het gevaar voor stigmatisering – dat niet geheel onterecht werd opgeworpen – is volgens spreekster dan ook niet aanwezig. De Belgische Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap heeft onlangs formeel en unaniem het standpunt ingenomen dat op de EDC geen enkel onderscheidend teken mag bevatten. Nochtans zijn er groepen met een bepaalde handicap die dit juist wel vragen om hierop de aandacht te vestigen. Er zijn immers vele types handicap en niet iedereen heeft dezelfde mate van ondersteuning nodig. Een autist heeft bijvoorbeeld geen hulp nodig om op de trein te stappen, in tegenstelling tot iemand die blind is. Maar een dergelijk onderscheidend teken zou inderdaad een stigmatiserend effect hebben. Indien nodig, kan de betrokkene immers steeds een kaartje op zich dragen waarop een korte uitleg staat die anderen toelaat om rekening te houden met zijn specifieke handicap. Het is evenwel uitgesloten dat dit zou vermeld worden op de EDC.

Hoe dan ook mag de invoering van een EDC er niet toe leiden dat een bepaalde dienstverlening wordt teruggeschroefd omdat deze niet aan elke drager van een EDC kan worden aangeboden. De EDC moet immers een instrument zijn dat het leven voor de personen met een handicap moet makkelijker maken.

Spreekster is van oordeel dat een EDC automatisch moet worden toegekend aan alle personen met een handicap, ongeacht de aard of de omvang ervan, zonder dat deze erom moeten verzoeken. Het is aan de betrokken overheidsdienst om dit in de praktijk om te brengen en hun optreden op mekaar af te stemmen. Het is bovendien ook het recht van de betrokken persoon om geen gebruik te maken van deze kaart indien hij of zij dit niet wenst.

ii. Gedachtewisseling

De heer Daan De Kort pleit ervoor om, zoals verschillende sprekers reeds hebben aangegeven, de Benelux een voortrekkersrol of proeftuin te laten spelen en voorop te lopen in de Europese

aussi au niveau européen. Au sein de l'Union européenne, le Benelux pourrait être un précurseur et un exemple pour le reste de l'Union.

Il est important de noter que la CEH ne contiendra pas d'informations sur le (degré de) handicap. L'oratrice est dès lors d'avis que le risque de stigmatisation – qui n'était pas totalement injustifié – n'existe pas. Le Conseil supérieur belge pour les personnes handicapées a récemment adopté officiellement et à l'unanimité la position selon laquelle la CEH ne devrait comporter aucun signe distinctif. Toutefois, des groupes de personnes souffrant d'un certain type de handicap le demandent précisément pour attirer l'attention. Il existe en effet de nombreux types de handicaps et chacun ne requiert pas le même niveau d'aide. Ainsi, une personne autiste n'a pas besoin d'aide pour monter dans un train, contrairement à une personne malvoyante. Mais, en effet, l'apposition d'un tel signe distinctif aurait un effet stigmatisant. En cas de besoin, la personne peut toujours porter sur elle une carte comportant une brève explication permettant aux autres de tenir compte de son handicap spécifique. Il n'est toutefois pas question que la CEH en fasse mention.

En tout état de cause, l'instauration d'une CEH ne doit pas conduire à réduire un service particulier parce qu'il ne peut pas être offert à tous les titulaires d'une CEH. La CEH devrait être un outil pour faciliter la vie des personnes handicapées.

L'orateur estime qu'une CEH devrait être accordée automatiquement à toutes les personnes handicapées, quelle que soit la nature ou l'ampleur de leur handicap, sans qu'elles aient à en faire la demande. Il appartient aux services publics concernés de mettre cela en œuvre et de coordonner leurs actions. Par ailleurs, la personne concernée a également le droit de ne pas utiliser cette carte si elle ne le souhaite pas.

ii. Échange de vues

M. Daan De Kort souhaite, comme l'ont déjà indiqué plusieurs intervenants, que le Benelux joue un rôle de pionnier ou de laboratoire et soit à l'avant-garde de l'Union européenne. Comment la CEH

Unie. Hoe zal een EDC worden toegekend? Zal dit op uniforme wijze gebeuren in de verschillende lidstaten, gelet op de verschillen in regelgeving? Gebeurt de toekenning best voor onbepaalde tijd? Spreker vraagt specifieke aandacht voor het openbaar vervoer.

Mevrouw Marlière bevestigt dat het de bedoeling is om een identieke kaart voor de hele Europese Unie in te voeren, net zoals dit met de parkeerkaart voor personen met een handicap het geval is. Vandaag ligt het voorstel op tafel om deze kaart voor de duur van 10 jaar toe te kennen, zij het dat deze automatisch verlengd zou worden indien de erkenning van de betrokkene als persoon met een handicap gehandhaafd blijft.

De heer De Vriendt wijst op het belang van dit thema, dat ook door het Benelux Jongerenparlement als een prioriteit wordt beschouwd. De rol van het Benelux Parlement is evenwel beperkt: het kan immers enkel aanbevelingen formuleren of adviezen uitbrengen.

Hij verwijst naar het standpunt van mevrouw Marlière dat de graad van een handicap best niet wordt vermeld op de EDC, hoewel deze vaak bepalend is voor, onder meer, de mobiliteit. Zij pleit ervoor om dan eventueel in een andere kaart te voorzien om stigmatisering te vermijden. Spreker is het ermee eens dat dit vermeden dient te worden, en dat elkeen de vrijheid moet hebben om een EDC al dan niet te gebruiken. Maar indien een EDC digitaal zou ter beschikking gesteld worden, kan niemand toch kennismaken van de handicap, behalve wie de kaart uitleest?

Mevrouw Marlière dat ook een aanbeveling van het Benelux Parlement een krachtig signaal kan zijn om verder werk te maken van dit dossier. Het is immers belangrijk dat zoveel mogelijk mensen blijvend aandacht vragen voor deze problematiek en dit niet loslaten. Voor de betrokken sector is dit een enorme steun.

Het is verder essentieel dat niet de lidstaten of de regio's zouden beslissen vanaf welke graad van handicap de EDC kan worden toegekend. Het is de bedoeling dat, indien een lidstaat iemand beschouwt als een persoon met een handicap, de

sera-t-elle attribuée? Cela se fera-t-il de manière uniforme dans les différents États membres, eu égard aux différences de réglementation? Est-il préférable de l'accorder pour une durée indéterminée? L'orateur demande une attention particulière pour les transports publics.

Mme Marlière confirme que l'intention est d'instaurer une carte identique pour toute l'Union européenne, comme c'est le cas pour la carte de stationnement pour les personnes handicapées. La proposition qui est sur la table aujourd'hui prévoit d'octroyer cette carte pour une durée de 10 ans, mais elle serait renouvelée automatiquement si la reconnaissance du handicap de la personne concernée est maintenue.

M. De Vriendt souligne l'importance de ce dossier qui est également considéré comme une priorité par le Parlement Benelux de la Jeunesse. Le rôle du Parlement Benelux est toutefois limité puisqu'il ne peut que faire des recommandations ou émettre des avis.

Il se réfère au point de vue de Mme Marlière qui considère qu'il est préférable de ne pas mentionner le degré de handicap sur la CEH, bien qu'il soit souvent déterminant pour la mobilité, entre autres. Elle préconise qu'une carte différente soit alors éventuellement fournie pour éviter la stigmatisation. L'orateur convient qu'il faut éviter cette dernière et que chaque personne doit avoir la liberté d'utiliser ou non une CEH. Mais si la CEH était disponible sous forme numérique, nul ne pourrait être informé du handicap, hormis la personne qui serait amenée à lire la carte.

Mme Marlière estime aussi qu'une recommandation du Parlement du Benelux pourrait constituer un signal fort pour continuer à travailler sur ce dossier. En effet, il est important que le plus grand nombre possible de personnes continuent à attirer l'attention sur cette question et ne relâchent pas leurs efforts. Pour le secteur concerné, il s'agit d'un soutien considérable.

Il est par ailleurs essentiel que ce ne soient pas les États membres ou les régions qui décident à partir de quel degré de handicap la CEH peut être accordée. L'idée est que si un État membre considère qu'une personne est handicapée, la

EDC automatisch wordt toegekend. Vandaag is dit niet het geval: de betrokkene moet bijvoorbeeld een parkeerkaart aanvragen bij de bevoegde regionale instantie, die ook bevoegd is om te bepalen van wanneer men er recht op heeft. Het is onmogelijk om op het Europese niveau dergelijke drempels vast te stellen, maar het is wel de bedoeling dat, van zodra men erkend is als een persoon met een handicap, de EDC automatisch wordt toegekend.

Het is inderdaad mogelijk dat men op de kaart zelf niet kan zien welke handicap de betrokkene heeft, maar dat het bij het digitaal uitlezen van de EDC wel kan worden geraadpleegd. Het wordt dan wel erg complex. Er zijn immers meer dan 50 types van handicap en de betrokkenen hebben elk hun eigen noden. Niet elke handicap is immers dezelfde. Wanneer iemand bijvoorbeeld met een beperking gebruik wil maken van zijn kaart om korting te krijgen bij de bioscoop moet de onthaalmedewerker niet noodzakelijk weten op welke manier de betrokkene gehandicapt is. Binnen de sector van de personen met een handicap bestaat er derhalve een brede consensus dat een kaart niet moet aangeven welke handicap de betrokkene heeft, maar enkel dat er sprake is van een erkende handicap. Indien hij alsnog extra informatie wil meegeven, kan dit steeds gebeuren op eigen initiatief, bijvoorbeeld met een extra kaartje met uitleg.

Mevrouw Ramsodit wijst erop dat het gebruik van de kaart onlosmakelijk verbonden is met de toepassing ervan. Wanneer het enkel zou gaan om een generieke kaart met slechts algemene informatie, is het dan wel een vooruitgang voor de betrokken personen? Op die manier hebben andere personen geen extra informatie of duiding die mogelijk nuttig kan zijn. Spreekster meent dan ook dat de behoefte van de betrokken persoon moet samenvallen met het gebruik van de kaart.

Mevrouw Marlière is van oordeel dat men de behoeften van de betrokkene niet mag verwarren met de doelstelling van de kaart. De doelstelling van een mobiliteitskaart is voor hem of haar immers een instrument om de handicap te kunnen aan te tonen aan verschillende diensten die bepaalde faciliteiten, korting of zelfs gratis zaken aanbieden aan wie een handicap heeft. Meer dan dat is het niet. Een gratis parkeerkaart wordt bijvoorbeeld

CEH devrait être accordée automatiquement. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas: par exemple, la personne concernée doit demander une carte de stationnement à l'autorité régionale compétente, qui est également compétente pour décider quand elle y a droit. Il est impossible de fixer de tels seuils au niveau européen, mais le principe est que, dès lors que l'on est reconnu comme personne handicapée, la CEH est accordée automatiquement.

En effet, il se peut que l'on ne puisse pas voir sur la carte elle-même quel est le handicap de la personne mais que l'information puisse être obtenue à la lecture numérique de la CEH. La situation devient alors très complexe. Il existe en effet plus de 50 types de handicaps et les personnes concernées ont chacune leurs besoins propres. En outre, tous les handicaps ne sont pas identiques. Ainsi, lorsqu'une personne handicapée veut utiliser sa carte pour bénéficier d'une réduction au cinéma, la personne à l'accueil n'a pas à savoir en quoi la personne est handicapée. Il existe donc un large consensus au sein du secteur du handicap sur le fait qu'une carte ne doit pas indiquer de quel handicap souffre la personne, mais seulement qu'il s'agit d'un handicap reconnu. Si la personne souhaite fournir des informations supplémentaires, elle peut toujours le faire de sa propre initiative, par exemple au moyen d'une carte supplémentaire accompagnée d'une explication.

Mme Ramsodit souligne que l'utilisation de la carte est indissolublement liée à son application. S'il s'agissait d'une carte générique ne contenant que des informations générales, constituerait-elle un progrès pour les personnes concernées? D'autres personnes ne disposeraient alors pas d'informations ou d'indications supplémentaires qui pourraient être utiles. L'oratrice estime donc que le besoin de la personne concernée doit coïncider avec l'usage fait de la carte.

Mme Marlière estime qu'il ne faut pas confondre les besoins de la personne concernée avec l'objectif de la carte. En effet, une carte de mobilité doit constituer pour la personne concernée un outil permettant d'apporter la preuve de son handicap à divers services offrant des facilités, des réductions ou même des prestations gratuites aux personnes handicapées. Rien de plus. Ainsi, différents États membres offrent gratuitement, en vertu de leur

aangeboden door de verschillende lidstaten op basis van de daar geldende wetgeving, maar ook in andere Europese lidstaten kan worden gebruikt terwijl er in een bepaald land mogelijk andere toelatingsvoorwaarden gelden om van deze kaart te kunnen genieten.

Mevrouw Ramsodit repliceert dat de behoefte bij een parkeerkaart heel duidelijk is: kunnen parkeren vlakbij een bepaalde locatie. Wanneer men echter spreekt over een generieke kaart voor mensen met een beperking gaat het om heel wat verschillende behoeften, zoals het gebruik van een lift of een bepaalde plek in een zaal. Het gaat om heel veel dimensies. Als dan de graad van de handicap of de concrete behoefte van een persoon niet blijkt uit de kaart die wordt voorgelegd, rijst de vraag wat de meerwaarde is.

Mevrouw Merlière begrijpt dit standpunt maar wijst erop dat de voordelen van de personen met een handicap in de meeste gevallen bestaan uit een korting op de prijs. Het is daarvoor dat een kaart kan dienen. De aanbieder van de betrokken dienst moet dan niet weten welke beperking de betrokkene heeft.

Mogelijk kan men in de toekomst verder gaan in functie van de evoluties, onder meer op het technologische vlak, maar voorlopig lijkt het belangrijk om deze eerste stap te zetten. De Europese Commissie is nu bereid om hem te zetten en de aanbieders van diensten te verplichten om deze kaart te aanvaarden, wat vandaag helemaal niet het geval is. Wanneer men verder zou willen gaan, zal er nog gedurende enkele jaren een debat volgen in de hele Europese Unie, en zal op korte termijn niets worden gerealiseerd. Daarom hoopt spreker dat binnenkort de EDC kan worden ingevoerd.

De heer De Kort vindt het belangrijk dat, indien een EDC wordt ingevoerd, daaruit duidelijk moet blijken welke rechten men daaruit kan trekken. Elke handicap genereert andere behoeften. Wie blind of slechtziend is, heeft bijvoorbeeld spraaksoftware nodig. Anderen hebben dan weer een aangepast bureau nodig. Maar wanneer er een generieke kaart zou komen waaruit blijkt dat iemand een handicap heeft, zou dit al een hele stap zijn. Vele beperkingen zijn immers onzichtbaar en een EDC kan onmiddellijk aantonen dat men daadwerkelijk

législation, une carte de stationnement utilisable également dans d'autres États membres de l'Union européenne, cependant que des conditions d'éligibilité différentes peuvent être d'application dans un pays donné pour en bénéficier.

Mme Ramsodit répond que le besoin d'une carte de stationnement est très clair: permettre de se garer près d'un endroit donné. Cependant, lorsqu'on parle d'une carte générique pour les personnes handicapées, il s'agit d'un grand nombre de besoins différents, tels que l'utilisation d'un ascenseur ou l'occupation d'une place dans une salle. Les dimensions sont multiples. Si le degré de handicap ou le besoin concret d'une personne ne ressort pas de la carte présentée, il est permis de s'interroger sur la valeur ajoutée de cette dernière.

Mme Marlière comprend ce point de vue mais souligne que, dans la plupart des cas, les avantages accordés aux personnes handicapées consistent en une réduction de prix. C'est à cela que peut servir une carte. Le prestataire de service concerné n'a alors pas besoin de connaître le handicap de la personne.

Il pourrait être possible d'aller plus loin à l'avenir en fonction des évolutions, également dans le domaine technologique mais pour l'instant, il paraît important de franchir ce premier pas. La Commission européenne est maintenant prête à le faire et à obliger les prestataires de services à accepter cette carte, ce qui n'est pas du tout le cas aujourd'hui. Si l'on veut aller plus loin, un débat devra être mené partout dans l'Union européenne pendant encore plusieurs années, et rien ne sera réalisé à court terme. L'oratrice espère dès lors que la CEH pourra être instaurée rapidement.

M. De Kort estime qu'il est important, si l'on instaure une CEH, de préciser quels droits elle permet d'obtenir. Chaque handicap génère des besoins différents. Par exemple, les personnes aveugles ou malvoyantes ont besoin d'un logiciel de reconnaissance vocale. D'autres d'un bureau adapté. Mais une carte générique indiquant que quelqu'un souffre d'un handicap serait d'une grande utilité. De nombreux handicaps sont en effet invisibles et une CEH peut montrer d'emblée qu'une personne est effectivement porteuse d'un handicap. La question

een handicap heeft. De vraag is tot waar een EDC kan worden afgebakend.

5. Bespreking van het ontwerp van aanbeveling

Na de bespreking in de commissie en de hoorzittingen heeft de rapporteur aan de commissie een eerste voorstel van aanbeveling voorgelegd. Dit voorstel werd, na bespreking in de commissie op 15 december 2023, 12 januari en 9 februari 2024, goedgekeurd mits de volgende wijzigingen:

— De overweging “Gelet op de aanbeveling over de deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven die door het Benelux Youth Forum werd aangenomen op 29 september 2023” werd toegevoegd;

— De vaststelling “Dat personen met een handicap steeds vaker het voorwerp zijn van discriminatie” werd vervangen als volgt: “Dat personen met een handicap steeds vaker te maken hebben met uitsluiting of discriminatie”;

— De vaststelling “Dat een handicap zich kan manifesteren op een zichtbare of onzichtbare wijze en dat de behoefte aan ondersteuning per persoon verschilt” werd toegevoegd;

— De vaststelling “Dat voor veel personen met een handicap openbaar vervoer de beste of enige manier blijft om zelfstandig te reizen en zich te verplaatsen” werd vervangen als volgt: “Dat tevens voor veel personen met een handicap openbaar vervoer de beste of enige manier blijft om zelfstandig te reizen en zich te verplaatsen; de behoefte en mogelijkheden op het punt van mobiliteit verschillen immers per handicap en persoon”;

— De vaststelling “Dat de infrastructuur voor het treinverkeer vaak niet aangepast is aan personen met een beperkte mobiliteit” werd vervangen als volgt: “Dat de infrastructuur voor het openbaar vervoer vaak niet aangepast is aan personen met een beperkte mobiliteit, zoals bijvoorbeeld rolstoel-toegankelijke ingangen en gesproken duiding van de haltes”;

est de savoir comment la portée d’une CEH peut être délimitée.

5. Examen du projet de recommandation

A l’issue des discussions et auditions en commission, le rapporteur a soumis à la commission une première proposition de recommandation qui, après examen en commission les 15 décembre 2023, 12 janvier et 9 février 2024, a été adoptée sous réserve des modifications suivantes:

— Adjonction du considérant “La recommandation sur la participation des personnes handicapées à la vie sociale, adoptée par le *Benelux Youth Forum* le 29 septembre 2023.”;

— Remplacement du constat “les personnes handicapées sont de plus en plus confrontées à la discrimination” par: “les personnes handicapées sont de plus en plus confrontées à l’exclusion ou à la discrimination”;

— Adjonction du constat “Qu’un handicap peut se manifester de manière à la fois visible ou invisible et que les besoins peuvent différer d’une personne à l’autre”;

— Remplacement du constat “que pour de nombreuses personnes handicapées, les transports publics restent le meilleur ou le seul moyen de voyager et de se déplacer de manière indépendante” par le texte suivant: “en même temps, pour de nombreuses personnes handicapées, les transports publics restent le meilleur ou le seul moyen de voyager et de se déplacer de manière indépendante”;

— Remplacement du constat “les infrastructures de transport ferroviaire ne sont souvent pas adaptées aux personnes à mobilité réduite” par le texte suivant: “l’infrastructure pour les transports en commun n’est souvent pas adaptée aux personnes à mobilité réduite comme, par exemple, des entrées accessibles aux chaises roulantes et l’indication vocale des arrêts”;

— De vaststelling “Dat, wanneer hun statuut in het buitenland niet wordt erkend, personen met een handicap die naar andere lidstaten reizen niet kunnen genieten van de speciale voorwaarden en voorkeursbehandeling die daar worden geboden, zoals gratis en/of prioritaire toegang, gereduceerde tarieven of persoonlijke begeleiding” werd vervangen als volgt: “Dat naast het vraagstuk van mobiliteit ook gelijkwaardige toegang tot voorzieningen, die een lidstaat binnen het land ontleent aan een pas, van belang is voor personen met een handicap”.

— De aanbeveling “Binnen de Europese Unie een voortrekkersrol te spelen in de deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven” werd vervangen door de volgende aanbeveling: “Naast het bevorderen en het implementeren van initiatieven die op het Europese niveau worden genomen, zelf reeds bijkomende initiatieven te nemen zoals, onder meer, het creëren van een online platform dat alle nodige informatie bevat over toegankelijkheid en alle juridische en sociale aspecten van het leven met een handicap en het vrijmaken van bijkomende fondsen, en op die manier binnen de Europese Unie een voortrekkersrol te spelen in de deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven”.

De commissie stemt in met het aldus geamendeerde voorstel van aanbeveling.

De rapporteur,

Daan DE KORT

De voorzitter,

Daniel SENESAEL

— Bijlage: voorstel van aanbeveling

— Remplacement du constat “lorsque leur statut n’est pas reconnu à l’étranger, les personnes handicapées se rendant dans d’autres États membres ne peuvent pas bénéficier des conditions spéciales et du traitement préférentiel qui y sont offerts, tels que l’accès gratuit et/ou prioritaire, les tarifs réduits ou l’assistance personnelle” par le texte suivant: “outre la question de la mobilité, l’égalité d’accès aux équipements qu’un État membre tire d’un laissez-passer, est également importante pour les personnes handicapées”.

— Remplacement du constat “jouer un rôle moteur au sein de l’Union européenne dans la participation des personnes handicapées à la vie sociale” par le texte suivant: “Outre la promotion et la mise en œuvre d’initiatives prises au niveau européen, de prendre déjà eux-mêmes des initiatives supplémentaires telles que, entre autres, la création d’une plateforme en ligne contenant toutes les informations nécessaires relatives à l’accessibilité et tous les aspects juridiques et sociaux de la vie avec un handicap et le déblocage de fonds supplémentaires, et de jouer ainsi un rôle de précurseur au sein de l’Union européenne en ce qui concerne la participation des personnes handicapées à la vie sociale”.

La commission approuve la proposition de recommandation ainsi amendée.

Le rapporteur,

Daan DE KORT

Le président,

Daniel SENESAEL

— Annexe: proposition de recommandation

**Voorstel van aanbeveling
met betrekking tot de deelname van
personen met een handicap aan
het maatschappelijk leven**

De Assemblée,

GELET OP:

— Artikel 345 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie;

— Het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap van de Verenigde Naties van 13 december 2006;

— De Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Régio's van 3 maart 2021: "Unie van gelijkheid: Strategie inzake de rechten van personen met een handicap 2021-2030"

— Het voorstel van de Europese Commissie van 6 september 2023 dat een gestandaardiseerde Europese gehandicaptenkaart invoert en de huidige Europese parkeerkaart voor personen met een handicap verbetert;

— De "Monitor VN-verdrag handicap 2023" van het College voor de Rechten van de Mens (Nederland);

— Het Activiteitenverslag 2022 van de Nationale Hoge Raad Personen met een Handicap (België);

— Het "Activiteitenverslag 2022" van Info-Handicap (Luxemburg);

— De aanbeveling over de deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven die door het *Benelux Youth Forum* werd aangenomen op 29 september 2023.

**Proposition de recommandation
relative à la participation
des personnes handicapées
à la vie sociale**

L'Assemblée,

VU:

— L'article 345 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne;

— La Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées du 13 décembre 2006;

— La Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 3 mars 2021: "Union de l'égalité: Stratégie en faveur des droits des personnes handicapées 2021-2030"

— La proposition de la Commission européenne du 6 septembre 2023 introduisant une carte européenne d'invalidité normalisée et améliorant l'actuelle carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées;

— Le "Moniteur de la Convention des Nations unies sur le handicap 2023" par le Conseil des droits de l'homme (Pays-Bas);

— Le rapport d'activité 2022 du Conseil Supérieur National des Personnes Handicapées (Belgique);

— Le "rapport d'activités 2022" d'Info-Handicap (Luxembourg);

— La recommandation sur la participation des personnes handicapées à la vie sociale, adoptée par le *Benelux Youth Forum* le 29 septembre 2023.

VASTSTELLEND:

— Dat personen met een handicap steeds vaker te maken hebben met uitsluiting of discriminatie;

— Dat een handicap zich kan manifesteren op een zichtbare of onzichtbare wijze en dat de behoefte aan ondersteuning per persoon verschilt.

— Dat de reglementering in de lidstaten van de Benelux, zoals de parkeerkaarten voor personen met een handicap, vaak niet uniform is;

— Dat heel wat personen met een handicap dagelijks over de grens werken;

— Dat voor veel personen met een handicap privévervoer per auto de beste of enige manier blijft om zelfstandig te reizen en zich te verplaatsen;

— Dat tevens voor veel personen met een handicap openbaar vervoer de beste of enige manier blijft om zelfstandig te reizen en zich te verplaatsen; de behoefte en mogelijkheden op het punt van mobiliteit verschillen immers per handicap en persoon;

— Dat heel wat initiatieven worden genomen om het openbaar vervoer toegankelijk te maken voor personen met een handicap, maar dat zeker voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer nog heel wat inspanningen nodig zijn;

— Dat de infrastructuur voor het openbaar vervoer vaak niet aangepast is aan personen met een beperkte mobiliteit, zoals bijvoorbeeld rolstoeltoegankelijke ingangen en gesproken duiding van de haltes;

— Dat naast het vraagstuk van mobiliteit ook gelijkwaardige toegang tot voorzieningen, die een lidstaat binnen het land ontleent aan een pas, van belang is voor personen met een handicap.

CONSTATANT:

— Que les personnes handicapées sont de plus en plus confrontées à l'exclusion ou à la discrimination

— Qu'un, un handicap peut se manifester de manière à la fois visible ou invisible et que les besoins peuvent différer d'une personne à l'autre.

— Que les réglementations dans les États membres du Benelux, telles que les cartes de stationnement pour les personnes handicapées, ne sont souvent pas uniformes;

— Qu'un grand nombre de personnes handicapées travaillent quotidiennement au-delà des frontières;

— Que pour de nombreuses personnes handicapées, le transport en voiture particulière reste le meilleur ou le seul moyen de voyager et de se déplacer de manière indépendante;

— Qu'en même temps, pour de nombreuses personnes handicapées, les transports publics restent le meilleur ou le seul moyen de voyager et de se déplacer de manière indépendante; après tout, les besoins et les possibilités de mobilité diffèrent d'un handicap et d'une personne à l'autre;

— Que de nombreuses initiatives sont prises pour rendre les transports publics accessibles aux personnes handicapées, mais il reste encore beaucoup d'efforts à faire, notamment en ce qui concerne les transports publics transfrontaliers;

— Que l'infrastructure pour les transports en commun n'est souvent pas adaptée aux personnes à mobilité réduite comme, par exemple, des entrées accessibles aux chaises roulantes et l'indication vocale des arrêts;

— Qu'outre la question de la mobilité, l'égalité d'accès aux équipements, qu'un État membre tire d'un laissez-passer, est également importante pour les personnes handicapées.

VRAAGT DE REGERINGEN:

— Het voorstel van de Europese Commissie met betrekking tot de invoering van een gestandaardiseerde Europese gehandicaptenkaart te ondersteunen, die in de hele EU zal dienen als erkend bewijs van een handicap en gelijke toegang tot speciale voorwaarden en een voorkeursbehandeling in openbare en particuliere diensten zal garanderen, waaronder bijvoorbeeld vervoer, culturele evenementen, musea en sport- en vrijetijdscentra of themaparken;

— Het initiatief van de Europese Commissie te ondersteunen om verbeteringen aan te brengen aan de huidige Europese parkeerkaart, waardoor gehandicapten kunnen profiteren van de parkeerrechten die in andere EU-lidstaten gelden;

— De invoering te bespoedigen van het voorstel van richtlijn van de Europese Commissie COM(2023) tot instelling van de Europese gehandicaptenkaart en de Europese parkeerkaart voor mensen met een handicap, die tot doel heeft het gebruik te vergemakkelijken en de administratieve lasten te verminderen, en die bepaalt dat de lidstaten de kaarten in fysieke en digitale vorm moeten verstrekken, de voorwaarden en regels voor de afgifte of intrekking van de kaarten in toegankelijke formaten moeten bekendmaken en ervoor moeten zorgen dat dienstverleners mensen met een handicap in toegankelijke formaten informatie verstrekken over de geldende speciale voorwaarden en voorkeursbehandeling;

— De bepalingen van het voorstel van richtlijn van de Europese Commissie COM(2023) tot instelling van een Europese gehandicaptenkaart en een Europese parkeerkaart voor mensen met een handicap, na goedkeuring, zo snel mogelijk om te zetten in de nationale wetgeving van de Benelux-landen;

— De lidstaten de beleidsvrijheid tot het al dan niet toekennen van de European Disability Card (EDC) te laten behouden om de snelheid van het proces te waarborgen;

— Erover te waken dat personen met een handicap, hun vertegenwoordigende organisaties en

DEMANDE AUX GOUVERNEMENTS:

— D'appuyer la proposition de la Commission européenne relative à la création d'une carte européenne du handicap normalisée, qui servira de preuve reconnue du handicap dans toute l'UE, garantissant l'égalité d'accès à des conditions spéciales et à un traitement préférentiel dans les services publics et privés, y compris par exemple dans les transports, les manifestations culturelles, les musées et les centres sportifs et de loisirs ou les parcs d'attractions;

— D'appuyer l'initiative de la Commission européenne visant à améliorer l'actuelle carte européenne de stationnement, afin de permettre aux personnes handicapées de bénéficier de droits de stationnement dans d'autres États membres de l'UE;

— -D'accélérer l'introduction de la proposition de directive COM(2023) de la Commission européenne établissant la carte européenne d'invalidité et la carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées, qui vise à faciliter l'utilisation et à réduire les charges administratives, et qui prévoit que les États membres émettent les cartes dans des formats physiques et numériques, qu'ils publient les conditions et les règles de délivrance ou de retrait des cartes dans des formats accessibles, et qu'ils veillent à ce que les prestataires de services fournissent aux personnes handicapées des informations dans des formats accessibles sur les conditions spéciales et le traitement préférentiel applicables;

— Transposer dès que possible dans la législation nationale des pays du Benelux les dispositions de la proposition de directive COM(2023) de la Commission européenne établissant une carte européenne d'invalidité et une carte européenne de stationnement pour les personnes handicapées, une fois adoptée;

— De rendre possible que les États membres conservent un pouvoir d'appréciation sur l'octroi ou non de la carte européenne d'invalidité (CEI) afin de garantir la rapidité du processus;

— De veiller, pour garantir le respect des règles, à ce que les personnes handicapées, ainsi que

de betrokken overheidsorganen indien nodig actie kunnen ondernemen op grond van de nationale wetgeving om de naleving van de regelgeving te garanderen;

— De zgn. ‘Vlaggenschipinitiatieven’ van de Europese Commissie te ondersteunen, zoals een kennisbank met informatie en goede praktijken op het gebied van toegankelijkheid in alle sectoren, de aanbevelingen om zelfstandig wonen en inclusie in de gemeenschap te bevorderen, het creëren van een kader voor hoogwaardige sociale diensten voor personen met een handicap, de uitwerking van een pakket om de situatie van personen met een handicap op de arbeidsmarkt te verbeteren en de oprichting van een gehandicaptenplatform dat de voor de uitvoering van het VN-Verdrag verantwoordelijke nationale autoriteiten, organisaties van personen met een handicap en de Commissie samenbrengt, de uitvoering van de strategie ondersteunt en de samenwerking en de uitwisseling bij de uitvoering van het VN-Verdrag versterkt ;

— Naast het bevorderen en het implementeren van initiatieven die op het Europese niveau worden genomen, zelf reeds bijkomende initiatieven te nemen zoals, onder meer, het creëren van een online platform dat alle nodige informatie bevat over toegankelijkheid en alle juridische en sociale aspecten van het leven met een handicap en het vrijmaken van bijkomende fondsen, en op die manier binnen de Europese Unie een voortrekkersrol te spelen in de deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven;

— De samenwerking te versterken binnen de *Grande Région* en *Eurométropole* op het vlak van de deelname van personen met een handicap aan het maatschappelijk leven;

— Een samenwerking op te zetten met de *Baltic Council of Ministers* en *Nordic Council of Ministers* door het uitwisselen van ervaringen en ‘best practices’.

*
* *

leurs organisations représentatives et les organismes publics concernés, puissent agir en vertu du droit national si nécessaire;

— De soutenir les soi-disant “Initiatives phares” de la Commission européenne, telles qu’une base de connaissances d’informations et de bonnes pratiques sur l’accessibilité dans tous les secteurs, les recommandations visant à promouvoir la vie autonome et l’inclusion dans la société, la création d’un cadre pour des services sociaux d’excellence pour les personnes handicapées. L’élaboration d’un ensemble de mesures visant à améliorer la situation des personnes handicapées sur le marché du travail et la création d’une plateforme sur le handicap qui réunit les autorités nationales responsables de la mise en œuvre de la convention, les organisations de personnes handicapées et la Commission, en vue de soutenir la mise en œuvre de la stratégie et de renforcer la coopération et les échanges sur la mise en œuvre de la convention;

— Outre la promotion et la mise en œuvre d’initiatives prises au niveau européen, de prendre déjà eux-mêmes des initiatives supplémentaires telles que, entre autres, la création d’une plateforme en ligne contenant toutes les informations nécessaires relatives à l’accessibilité et tous les aspects juridiques et sociaux de la vie avec un handicap et le déblocage de fonds supplémentaires, et de jouer ainsi un rôle de précurseur au sein de l’Union européenne en ce qui concerne la participation des personnes handicapées à la vie sociale;

— De renforcer la coopération au sein de la *Grande Région* et de l’*Eurométropole* dans le domaine de la participation des personnes handicapées à la vie sociale;

— De mettre en place une coopération avec le Conseil balte des ministres et le Conseil nordique des ministres par l’échange d’expériences et de bonnes pratiques.

*
* *