



**STEEK EENS EEN TANDJE BIJ. De drempel te hoog, de zee te diep.  
Over toegankelijkheid en participatie van mensen in een maatschappelijk kwetsbare  
positie en van mensen met een beperking.  
Debat/vertoning kortfilm. 10 februari 2014 OPEK**

*Een korte samenvatting van het gesprek*

Het gaat niet alleen om fysieke drempels maar ook om mentale hinderpalen. Het gaat om toegankelijkheid én participatie, het deelnemen en het deelhebben. Wat zijn de moeilijkheden waarmee deze mensen worden geconfronteerd als ze willen deelnemen aan sociale en culturele activiteiten? Deze brede kijk vraagt, naast een praktische aanpak, om een theoretische insteek via onder meer informatie en dienstverlening.

De hoofdklemtone van het gesprek op een rij:

- In Leuven is er alleszins een draagvlak voor deze gecombineerde aanpak door middel van een positieve en pragmatische samenwerking. Er is een Adviesraad Toegankelijkheid en een Werkgroep onder dezelfde noemer operationeel. Daarnaast zijn er vele organisaties actief die het werken met gehandicapten als centrale doelstelling ambiëren. De toegankelijkheid van openbare gebouwen is plus minus bevredigend. In sommige bioscopen bevinden de rolstoeltoegankelijke plaatsen zich echter helemaal bovenaan en is de inrijstrook te lang en te stijl. De toegankelijkheid van de culturele infrastructuur laat te wensen over. De winkels halen op het vlak van toegankelijkheid doorgaans een score van 1 op 3. Bij de aanleg van straten wordt advies ingewonnen en hier speelt de kostprijs een cruciale rol. Inzake de infrastructuur zijn twee vragen belangrijk: 1) Welke rol spelen architecten en/of ervaringsdeskundigen? 2) Wat met de toegankelijkheid van het openbaar vervoer? Wat het eerste betreft: architecten kunnen minder valide mensen betrekken als het gaat over integratie en over zelfstandig wonen. Wat het tweede betreft is er een te beperkt wettelijk kader voorhanden. Die brengen extra beperkingen met zich mee. De Lijn bijvoorbeeld communiceert wel over het aanbod maar een efficiëntere aanpak kan via de openbaarheid van bestuur en/of via rechtszaken. Geïnstalleerde voorzieningen vragen dan weer veel zorg en onderhoud. Maar ook het uurschema speelt een rol. Iemand die naar een voorstelling wil in Brussel constateert vaak dat er op een laat uur geen bussen meer terug richting Leuven rijden. Ook op dit vlak heeft mobiliteit een uitsluitend effect. En inzake toegankelijkheid tijdens de vakantie krijgt ook Toerisme Vlaanderen vragen over krukken, rolstoelen... te verwerken. Het streefdoel blijft overeind: werken aan een samen – leven waar toegankelijkheid centraal staat en waar iedereen kan deelnemen. Tegelijk ligt er nog veel werk op de plank.
- Mustafa Kör heeft een pelgrimage op wielen achter de rug van Opgrimbie naar De Panne. Zijn tocht met een rolstoel via het openbaar vervoer is uitgegroeid tot wat hij benoemt als 'the story of my life'. Participatie is een item en dat wil hij een steuntje in de rug geven. De conclusie van zijn huzarenstukje: er valt nog veel te doen! Als

Cie Tartaren vzw **sociaal-artistiek gezelschap**

Riddersstraat 33 – 3000 Leuven – 016/67 91 86 - [www.tartaren.be](http://www.tartaren.be) - [info@tartaren.be](mailto:info@tartaren.be)

Wim Oris, artistiek coördinator: 0486/53 29 33 - Leen van Nunen, zakelijk coördinator: 0479/20 69 62

Met de steun van





- rolstoelgebruiker moet je, na het consulteren van alle mogelijke timetables, 48 uur op voorhand het station informeren van je komst. Bedoeling is dan dat een assistent je helpt om op het juiste perron en in de juiste trein terecht te komen. Op 3 van de 5 gevallen is de assistent niet komen opdagen. Het betreft hier een constante malaise terwijl je toch alles op voorhand tracht te regelen zodat je mag aannemen dat het personeelslid van de NMBS voldoende informatie heeft. Over rolstoelgebruikers die de trein nemen heeft de auteur hallucinante verhalen gehoord.
- De LIJN biedt een dubbel aanbod aan: bussen die iedereen kan bestellen, al dan niet toegankelijk en het stads- en streekvervoer waarbij de haltes, de voertuigen en de beschikbare plaatsen de belangrijkste criteria vormen. Niet alle voertuigen zijn echter toegankelijk; voor 70 procent is dat wel het geval maar dit is en blijft geen goeie situatie. Bovendien is het aantal toegankelijke haltes erg beperkt. Het gaat om 2,5 à 5 procent terwijl in Nederland 46 procent van de haltes een uitstekende toegankelijkheid scoren. Maar daar is dan ook een budget voor beschikbaar. In Vlaanderen is op dat vlak een heuse politieke beslissing nodig. Vlaanderen telt 40.000 haltes... Ook de bevoegdheid van de autobusbestuurder speelt een rol. Het is de hoogste tijd dat er effectief iets aan gedaan wordt. Zo kan via de website van De LIJN aangegeven worden welke haltes toegankelijk zijn. Het verstrekken van informatie is zeer belangrijk. Maar De LIJN ageert redelijk defensief terwijl De LIJN en de NMBS toch een openbaar karakter hebben? Het doel moet immers blijven dat personen zelfstandig kunnen reizen met trein of bus. Daarnaast kan de opleiding van de bestuurders beter. In Vlaanderen is de hulp vanwege bestuurders erg beperkt. In Barcelona bijvoorbeeld bedient de bestuurder een traplift; dat gebeurt automatisch. In Vlaanderen is dat een manuele operatie; de bestuurder dient zijn plaats te verlaten. En op voorhand een zitplaats in een bus reserveren kan, maar dan zou je wel binnen de twee uren effectief je reis moeten kunnen aanvangen. De Lijn is wel gedetailleerd op de hoogte van alle problemen.
  - Niet alle gebouwen in Leuven zijn makkelijk toegankelijk. De gemeentelijke infrastructuur scoort vrij goed. Pluspunt is ook dat Leuven qua oppervlakte niet groot uitvalt. Een historisch centrum vraagt om een aangepaste aanpak. De situatie is niet perfect, het gaat om een proces dat in een positieve richting evolueert. Zo vallen een aantal bushaltes op sommige plaatsen onder de bevoegdheid van de stad. Bij een heraanleg krijgt toegankelijkheid alle aandacht in overleg met De Lijn. Een heraanleg in een straat of wijk vraagt erg veel voorbereiding; zie bijvoorbeeld de nutsvoorzieningen. In Nederland beschikken lokale besturen over een meer autonome beslissingsmacht. Een aantal wijken kunnen een prioritair karakter krijgen. Maar het streefdoel moet blijven dat iedereen de stad kan bereiken: via autobus, via fiets, te voet... Hierbij moet toegankelijkheid als een fundamentele basis fungeren. Dat is de verdienste van een aantal organisaties en van de Adviesraad Toegankelijkheid. Maar er worden nog fouten gemaakt; discussies blijven nodig. Er wordt in deze context verwezen naar de kwestie van comfortstroken.
  - Op het vlak van architectuur moet je aandacht geven aan het toegankelijkheidsdecreet als het over openbare gebouwen gaat. Die regelgeving fungeert enerzijds als een



wegwijs. Anderzijds lost het decreet niet alle problemen op, een aantal zaken vallen duurder uit en sommige problemen zouden simpeler kunnen opgelost worden maar dat kan dan weer niet volgens het decreet in kwestie. Er is soms sprake in dat decreet van een teveel aan regels. Met een ander belangrijk euvel zag Compagnie Tartaren zich geconfronteerd. Uit de zoektocht naar financiële ondersteuning voor de installering van een platformlift blijkt dat de klassieke subsidiënten, zoals het Vlaams Agentschap, niet in aanmerking komen. De reden: het betreft hier een openbaar gebouw en geen privéwoning.

- De notie 'participatie' komt nadien als gespreksonderwerp naar voor. Een rolstoel zou je als metafoor kunnen verbeelden van al die andere, zichtbare en vooral onzichtbare drempels. Het gaat om mensen met een psychische beperking, om minder valide mensen, om personen in armoede... Bij Cie Tartaren kunnen ze terecht voor een sociaal-artistiek verhaal. Die aanpak verhoogt hun persoonlijke draagkracht, vaardigheden en ontwikkeling; het reikt hen een plek in de samenleving aan. Dat levert extra energie om te participeren aan zaken die vanzelfsprekend zouden moeten zijn. Participeren betekent deelnemen én deelhebben. De spelers creëren mee aan kunst op een uitgesproken actieve manier. Daarnaast leren ze ook op een passieve wijze. Het eerste resulteert in heuse theaterproducties; het tweede heeft betrekking op workshops en theaterbezoeken. Want kunst is niet voorbehouden voor de elite, kunst draagt ook bij tot opvoeden en leren. Repetities kan je bijvoorbeeld interpreteren als een leerproces: taaldrempels vormen voor sommige acteurs soms een obstakel maar de verschillende spelers helpen elkaar. Een zanger is een groep. Tenslotte wordt een sterk pleidooi gehouden om het participeren aan cultuur goedkoper te maken en dat zowel voor groepen als voor individuen. Efficiënte dragers hierbij zijn de cultuurbon en de vrijetijdspas. Belangrijk hierbij is dat deze systemen een eerder anoniem karakter vertonen en zeker niet bijdragen tot een zekere stigmatisering.

Verslag  
Ivo Janssens