

Lichamelijke beperkingen geen bezwaar

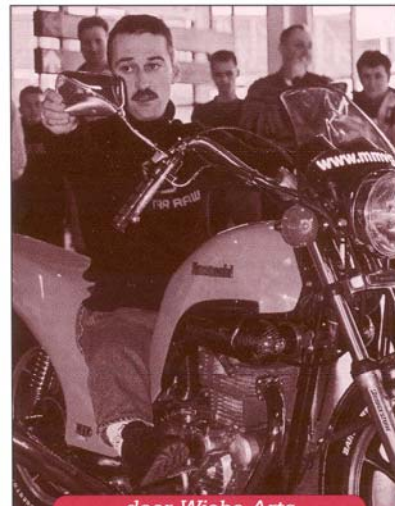
In december 1995 werd de projectgroep Motor Mobiliteit voor Gehandicapten opgericht. De projectgroep ontstond na constatering dat er voor mensen met een lichamelijke beperking totaal geen mogelijkheden bestonden om een aangepaste motorrijopleiding te volgen en daarna als motorrijder de weg op te kunnen. Vreemd, want bij veel mensen met een handicap bestond juist de behoefte om te gaan motorrijden. Er ontstond een samenwerkingsverband tussen technicus Rob Janssen, orthopedisch instrumentmaker Evert Stel, verkeersschoolhouder Theo Koops en het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen, vertegenwoordigd door Sander Bison. Elk van de deelnemers is specialist op zijn vakgebied en samenwerking tussen hen maakte het voor inmiddels vierhonderd mensen met een functiebeperking mogelijk om te motorrijden. Een prestatie om even bij stil te staan.

De projectgroep heeft echter ook zo zijn beperkingen. Niet op het gebied van aanpassingen aan mens, machine of rijopleiding, daar zijn zij de specialisten bij uitstek in. De beperkingen zitten vooral in alle bijkomende zaken. Voorlichting geven, op beurzen staan, fiscale en juridische bepalingen en ga zo maar door. Om deze aspecten goed te kunnen uitvoeren zijn tijd, personeel en geld nodig. De wil is meer dan ruimschoots aanwezig binnen de projectgroep, maar de middelen ontbreken. Vandaar dat op 25 januari de Stichting Mobiliteit voor Gehandicapten is opgericht. Voorzitter Henk de Wit, tevens lid van het Advies- en Demoteam van de projectgroep, en vrijwilliger Erik

Paskamp lichten de oprichting toe. "Doelstelling van de stichting is het voorlichting geven aan gehandicapten die aan het verkeer willen deelnemen, in het bijzonder op de motor", geeft Henk kort weer. "Wij gaan door daar waar de projectgroep niet verder kan", vult Erik hem aan. Voorlichting dus vooral, maar wat moeten we ons daar bij voorstellen?

DOELGROEPEN

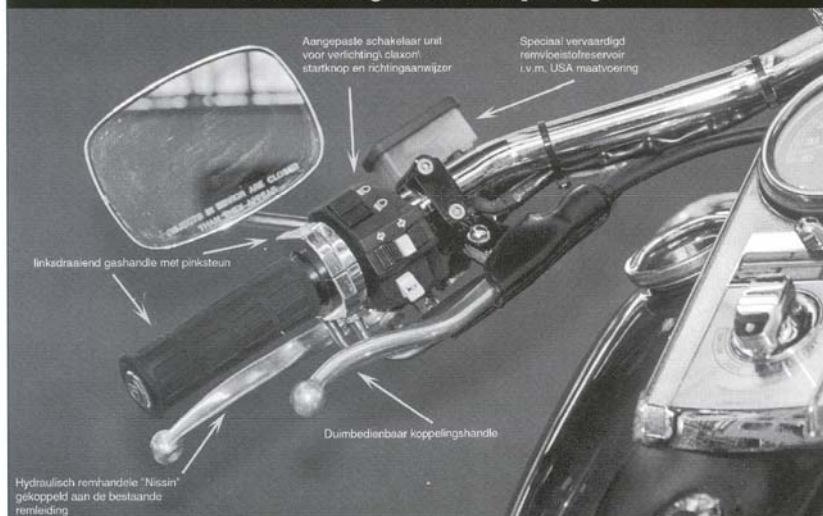
"Er zijn verschillende groepen te onderscheiden die betrokken zijn bij mobiliteit voor gehandicapten en die moeten allemaal weten wat de mogelijkheden zijn", aldus Henk. "Dat zijn revalidatiecentra en -artsen, lokale en



door Wiebe Arts

landelijke overheden, patiëntenverenigingen, Arbo-diensten, verzekeringsmaatschappijen en ga zo maar door. De gehandicapten zelf moeten ook voorgelicht worden, want vaak weten ze geeneens van de mogelijkheden." Erik vult hem hierbij aan: "Het frappante is dat er relatief veel mensen zijn die pas willen gaan motorrijden sinds ze een functiebeperking hebben. Maar ook de groep mensen die al motor reed voordat die beperking optrad, weten vaak niet de juiste manier te vinden om te kunnen blijven motorrijden." De meeste van de doelgroepen die voorgelicht moeten worden spreken voor zich, maar de rol van de overheden in deze is mij nog niet helemaal duidelijk. Is het niet zo dat een gehandicapte een bepaalde vergoeding kan krijgen om aangepast vervoer, met alle bijbehorende kosten van rijopleiding en dergelijke, te kunnen realiseren? Bij Henk en Erik komt na deze vraag de rook bijna uit de oren. "Alleen al het idee opperen om als gehandicapte te willen motorrijden vergt al een stevig incasseringsvermogen", briest Erik. "Je wordt door verzekeringsmaatschappijen en ambtenaren voor gek versleten. Onmogelijk, kan niet en nog meer van dat soort doodoeners." Ook Henk blijkt zulke ervaringen gehad te hebben. "De ambtenaren en verzekeraars denken dat iedereen met een lichamelijke beperking zich alleen in een scootmobiel kan verplaatsen. Motorrijden is het laatste waar ze aan denken, het wordt echt gezien als een niet nuttige hobby." Nou, dat vooroordeel klinkt mij niet onbekend in de oren en het gesprek gaat dan ook snel in de richting van het plezier dat iemand beleeft aan motorrijden. "Motorrijden is juist voor een gehandicapte een uitstekende manier om te ontsnappen uit de dagelijkse sleur. Door alle specifieke aanpassingen heb je even een moment om de handicap van je af te zetten en

Door A.T.A. aangebrachte aanpassingen:



te genieten van de vrijheid die het rijden je geeft. In een stuk blik is dat niet mogelijk", verwoordt Erik zijn gevoelens. Henk beaamt dit knikkend.

PLANNEN

De bedoeling van de nog in zijn kinderschoen staande stichting is dus om alle betrokken partijen actief te benaderen en hen duidelijk te maken dat een gehandicapte die mobiel wil zijn rechten heeft en dat die nageleefd moeten worden. "Dat onder andere", bevestigt Henk. "Als iedereen die rechten na zou komen zouden we al een heel eind zijn. Als de wet bijvoorbeeld stelt dat een gemeente aangepast vervoer dient te vergoeden, dan is het niet aan de gemeente om uit te maken wat dat vervoer is. De gehandicapte heeft zelf de keus." Henk ondersteunt dit met kracht: "Juist, daar draait het om, zelf een keus maken. Ook verzekeringsmaatschappijen en Arbo-diensten moeten dit respecteren." Maar de plannen van de stichting reiken verder dan alleen maar voorlichting. Ook een aantal voorstellen ter verbetering van de bestaande situatie is in voorbereiding. "Een van de problemen is dat vergoedingen nu uit allerlei potjes komen. Het is veel praktischer én goedkoper om met persoonsgebonden budgetten te werken", zo begint Henk. "Er zijn een aantal vaste kosten, zoals keuringen, maar ook een hoop variabele. Geen enkele aanpassing is namelijk hetzelfde." Ook Erik kan zich vinden in het persoonsgebonden budget: "Los daarvan is de duurzaamheid van een motor veel groter dan die van een auto en zijn de aanpassingskosten beduidend

lager. Het kost de overheid dus uiteindelijk minder geld en wij worden er blij van, twee vliegen in een klap." Prachtige idealen dus, maar zijn ze ook realiseerbaar? "Ze zijn zeker realiseerbaar. De projectgroep is ondertussen geen onbekende meer, maar het kan altijd beter. Vandaar dat de stichting zich de komende tijd vooral gaat bezighouden met fondsenwerving, want voorlichting geven is niet gratis", verzekert Henk mij. "Er zijn diverse fondsen voor ons toegankelijk, we zijn druk aan het uitzoeken waar we kunnen aankloppen." Voor het promoten van ideeën als het persoonsgebonden budget is echter meer dan alleen geld nodig. "We zullen uiteraard via de Chronisch Zieken- en Gehandicaptenraad, waar de stichting lid van is, de politici benaderen om onze gedachten te kunnen spuien. Zij zijn uiteindelijk de wetgevers", aldus Erik. Maar net zo belangrijk zijn de aspirant-motorrijders. Om hen gaat het tenslotte. Zo staat Henks aangepaste trike ter beschikking van de stichting, want het is voor het projectteam erg kostbaar om een te grote variëteit aan geschikte voertuigen te hebben. Op deze trike



kan dus door een aspirant geleest worden.

TOEKOMST

Beide mannen zien de toekomst vol vertrouwen tegemoet. Zij zijn er rotsvast van overtuigd dat er een grote groep lotgenoten is die, net als zij, de geneugten van het motorrijden wil beleven. Of dit nu 'nieuwe' of 'oude' motorrijders zijn, maakt voor hen niet zoveel uit. "Het belangrijkste is dat ze mobiel worden, op de manier die zij wensen en binnen de financiële ruimte die ze hebben. Dit laatste moet dus sterk verbeteren, maar daar doen wij ons best voor", concludeert Henk. "Vergeet niet dat je zonder wettelijk goedgekeurde aanpassing en dito rijbewijs niet eens aan het verkeer mag deelnemen. De mogelijkheden zijn er, benut ze dus ook ten volle. Zonder schroom, er zijn er al vele voorgegaan", besluit Erik. Daar kan ik verder weinig meer aan toevoegen, behalve dat we de ontwikkelingen op de voet zullen volgen.

Neem voor meer informatie over de **Stichting Mobiliteit voor Gehandicapten**

contact op met Henk de Wit,
Weidebeemd 35,
9403 ML Assen.
Tel: 0592-342104,
e-mail: h.de.wit@wxs.nl.

Informatie over de projectgroep **Motor Mobiliteit voor Gehandicapten** vind je op internet: www.mmvg.nl