

Beperkt

Motorrijden is een genot dat slechts weinigen die het ooit hebben geproefd nog willen versmiden. Maar, helaas, het leven kan wreed zijn. Door een ziekte of door een ingrijpende gebeurtenis van buitenaf kun je van de ene dag op de andere de controle over een of meerdere lichaamsdelen kwijtraken of zelfs een ledemaat verliezen. De rest van je leven ben je gehandicapt, of, beter gezegd, je hebt een functiebeperking. Deze term spreekt mij wel aan, niet omdat ze politiek correct is maar omdat ze de lading beter dekt én hoop biedt voor de toekomst. Met een beperking valt immers te leven; tenslotte bestaat het dagelijkse leven uit een constant laveren tussen allerlei beperkingen door. Ruimtelijke beperkingen, financiële beperkingen, psychische beperkingen, sociale beperkingen, relationele beperkingen en ga zo nog maar even door. Een lichamelijke beperking heeft, evenals de andere hier opgesomde beperkingen, zo zijn invloed op het motorrijden. Sterker nog, het maakt het er zeker niet makkelijker op. Maar niets is onmogelijk en je kunt je hobby dus gewoon blijven beoefenen, zij het met enige aanpassingen aan mens, machine en regelgeving.

Het zijn overigens niet alleen mensen met een motorverleden die, na het oplopen van een functiebeperking, weer willen motorrijden. Er is ook een groep mensen die door een wrede speling van het lot vanaf hun geboorte of reeds op jonge leeftijd werd geconfronteerd met een lichamelijke beperking. Maar die kan de behoefte om motor te willen rijden niet blussen, sterker nog, die behoefte is bij hen misschien nog wel sterker aanwezig dan bij iemand die geen lichamelijke beperkingen heeft. Waarom? Ik denk dat de woorden 'vrijheid', 'ongebondenheid' en 'dagelijkse sleur vergeten' genoeg zeggen. Maar zowel

voor degene wiens motorcarrière werd onderbroken als degene die nog nooit een motor heeft bestuurd rijzen dezelfde problemen. Die zijn van tweeërlei aard. Ten eerste is daar de formele kant. De medische verklaring die ooit is ingevuld in de aanloop naar het rijbewijs is drastisch veranderd en dus niet meer geldig, terwijl de medische verklaring van de aspirant-motorrijder van dien aard is dat toegang tot lessen en examens niet mogelijk is. Ten tweede is er een praktische kant. Een motor heeft een aantal bedieningsorganen zoals gas, koppeling en remmen en die zijn dusdanig aangebracht dat alle vier de ledematen werk moeten verrichten. Verder heeft een motor de eigenaardige maar o zo bekende neiging om te vallen wanneer hij stilstaat, iets dat wordt ondervangen door het plaatsen van één of twee benen op de grond. Het tweede probleem is dus van

puur technische aard, het eerste van ambtelijke aard. Is het in de 21e eeuw mogelijk beide bevredigend op te lossen en met een functiebeperking gewoon een motor te kunnen berijden?

Al Jaonderboden
HET BETREFT EEN ZWARE MOTORFIETS
DATUM EERSTE TOELATING: 300693
HET VOERTUIG IS (MEDE) INGERICHT VOOR
HET GEBRUIK DOOR/VERVOER VAN (EEN)
INVALIDE(N).

Terug naar 1995

Jazeker! Hiervoor moet ik jullie wel even meenemen naar de vorige eeuw, om precies te zijn naar 1995. Rob Janssen, oud-monteur van onder andere de zijspancoureur Egbert Streuer, stond toen in het Drentse Zuidlaren op de motorbeurs met een motorfiets die hij op verzoek had aangepast voor een motorrijder met een functiebeperking.

Aangepast? Ja, want in zijn innovatieve geest, ontwikkeld en gelufterd in de racewereld, was het helemaal geen wet van Meden en Perzen dat je met rechts gas moet geven en met links moet koppelen. Je kan ook makkelijk met links gas geven en met je duimen schakelen, mits daar de juiste technische aanpassingen voor worden toegepast. Er reed dus al iemand rond op een niet-gehomologeerde motorfiets ten tijde van de beurs, die ook werd bezocht door experts van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Na enige zeer belangstellende rondjes om de tentoongestelde motorfiets, waardoor bij Rob de wenkbrauwen steeds hoger rezen, maakten zij zich bekend en het contact was gelegd. Een prettig contact wel te verstaan. Zij waren enthousiast over de oplossingen die Rob had bedacht om een motorrijder met een functiebeperking weer in het zadel te helpen. Zij wezen echter wel op de illegale status van het rijbewijs van de berijder (vanwege



motorrijden?

de medische verklaring) en het hiaat dat er in Nederland bestaat tussen theorie en praktijk. Ja, wat is dan wijsheid? Juist, samenwerking. Het koppel Rob-CBR

werd spoedig uitgebreid met Verkeersschool Koops, want zonder goede opleiding kun je het examen wel vergeten. Rob prepareerde voor de verkeersschool een lesmotor waarop met een functiebeperking geleest kon worden. Maar motorrijden gebeurt in een zeer specifieke lichaamshouding en daarop waren de prothesen en orthesen van de leerlingen niet op berekend. Raad werd gevonden bij orthopedisch instrumentmaker Stel. Zijn op 'motormaat' gemaakte hulpmiddelen, ware creatieve en technische hoogstandjes, zorgden er voor dat de lessen een plezier werden in plaats van een martelgang. Vier zeer deskundige en betrokken partners, dat moest ergens toe leiden.

Motormobiliteit voor gehandicapten

Dat leidde zeker ergens toe. Feitelijk zijn zij de basis van de projectgroep Motormobiliteit voor Gehandicapten (MMvG) en komend jaar bestaat deze projectgroep al weer tien jaar. In die tien jaar is er door alle partijen hard gewerkt. Eerst maar eens de ambtelijke kant, namelijk de medische verklaring en het rijbewijs. Nou, dat bleek helemaal niet zo'n groot probleem. Immers, sinds jaar en dag rijden er al mensen met een functiebeperking in aangepaste auto's en zij hebben ook hun rijbewijs ontvangen na goedkeuring van het CBR. Die goedkeuring volgt als de aspirant-autorijder in de aangepaste auto een rijexamen heeft afgelegd, waarin overigens dezelfde eisen wat betreft beheersing en inzicht gevraagd wor-



den als welke willekeurige kandidaat dan ook. Op het roze papiertje komt keurig te staan onder welke voorwaarden er gereden mag worden en klaar is Kees. Nou ja, nog even een verzekering afsluiten, maar dat is geen probleem. Voor een motorrijbewijs gaat het eigenlijk net zo. Maar ja, die beheersing, daar zat hem de kneep. Feit is dat je een motor bestuurt met je lichaam en als dat beperkt functioneert, dan lijkt het logisch dat de beheersing ook beperkt is. Alles hangt dus af van de kwaliteit van de aanpassingen, deze moeten



dusdanig zijn dat het kritische CBR geen verschil kan waarnemen. Sander Bison van het CBR was de grote voortrekker in deze. De combinatie Janssen-Stel wist voor elkaar te krijgen dat het CBR overtuigd raakte van de kwaliteit van de technische aanpassingen en orthopedische ondersteuning-

gen. Formalisering van het traject dat een (aspirant)motorrijder met een functiebeperking moet doorlopen was daarna vlot geregeld.

Rijlessen

Oké, formeel was de weg vrij. Maar zomaar, zonder verdere uitleg of les op een aangepaste motor voor de examinerator verschijnen en vervolgens de strenge eisen van het motorrijexamen met goed gevolg afleggen is zonder tijd en geld. Een goede rijopleiding was dus noodzaak, op een aangepaste motor wel te verstaan. Zoals ik hierboven al schreef, maakte Rob een dergelijke motor. Een juweeltje van techniek, want letterlijk elke kandidaat moet er op kunnen rijden. Voordat de les begint moet dus het gas links of rechts geplaatst worden, de koppeling evenzo, schakelen met een elektrische pluinjer of met de hand, wel of geen ruggesteun, wel of geen zijspan en ga zo nog maar even door. De motor is in bijna honderd verschillende varianten te bouwen, precies naar de wens en op de maat van de kandidaat. Momenteel kan de keus gemaakt worden uit een kwartliter machine of een 800cc-motor, welke laatste uitgerust kan worden met een zijspan. Op een van deze motoren, niet over het hoofd te zien vanwege hun felgele kleur, verschijnt de kandidaat bij de instructeurs van Koops en wordt door hen op uitermate professionele wijze (weer) ver-





trouwd gemaakt met de fijne kneepjes van de motorbeheersing. En reken maar dat het pittige lessen zijn! De resultaten zijn er dan ook naar. Begin mei 1996 slaagde de eerste kandidaat, nog geen twee jaar later had de vijfzigste kandidaat het felbegeerde motorrijbewijs weer in haar bezit. In 2003 slaagden 38 mensen met een functiebeperking voor het examen en de stijgende lijn is nog niet onderbroken.

Aangepaste motor

Een lesmotor blijft een lesmotor, het uiteindelijke doel is natuurlijk een eigen motor. Kan en mag die ook aangepast worden? Vanzelfsprekend. De aanpassing die gebruikt is op de lesmotor, dezelfde die wordt vermeld op het rijbewijs, wordt door Rob met hetzelfde gemak op de eigen motor gebouwd. Uiteraard zo onzichtbaar mogelijk, want het oog wil ook wat. Een grote voetsteun valt natuurlijk meer op dan een tweede hendeltje aan een stuurhelft, maar dan nog moet je goed kijken voordat je door hebt dat je te maken hebt met een aangepaste motor. Aan wat voor motoren moet je dan denken? Nou, aan alle soorten en typen motoren. Cruisers, choppers, supersportmotoren, toermachines en verder alle andere variaties die je kunt bedenken. Motorrijders met een functiebeperking verschillen qua smaak niet van andere motorrijders en laten dus hun persoonlijke keus prevaleren. Uiteraard gelden ook voor hen de beperking van het budget, maar dat is haast een universeel verschijnsel. Het zou evenwel mooi zijn indien de overheid een duit in het zakje zou willen doen om de, niet altijd even goedkope, aanpassingen aan de motor te kunnen bekosti-

gen. Helaas staat er ergens in de wet die gaat over financiële bijstand voor mensen met een functiebeperking dat ze recht hebben op aangepast 'vervoer' en niet een aangepaste motor. 'Vervoer' betekent voor een gemiddelde ambtenaar nog steeds 'autovervoer' en dat is dan ook het enige dat wordt vergoed. Motorrijden is, zeker voor iemand met een functiebeperking, in hun ogen slechts een nutteloze hobby en hoeft derhalve niet door de overheid te worden ondersteund. Dat er zat mensen zijn die, zelfs met een beperking, de motor voor woon-werk-verkeer gebruiken kan er bij hen niet in. Toen ik hierboven schreef dat niets onmogelijk is, doelde ik hier dus duidelijk niet op!

En dan de praktijk. Verschilt motorrijden met een functiebeperking, op een aangepaste motor veel van wat het gros van de motorrijders gewend is? Dit moet volmondig worden ontkend. Niet in het minst vanwege de goede lessen, maar ook door de gedrevenheid van de motorrijders zelf, weten ze anderszels goed hoe ze met hun motor moeten omgaan. Door het maatwerk past de motor perfect bij hen en dat is ontegenzeggelijk een belangrijk voordeel. Verder maken sommige technische aanpassingen het rijden een stuk aangenamer. Neem nou eens het elektrisch schakelen. Afkomstig van het dragraceren en zo'n beetje de eerste aanpassing die Rob ooit uitvoerde. Twee knopjes op het stuur, een voor het opschakelen en een voor het terugschakelen. Een simpele druk en de elektromagnetische pluunjer doet de rest. Zo ben je nog eens snel weg! Maar ook de bediening van de achterrem met een kleine extra hendel op het stuur is plezierig te noemen. Goed doseerbaar, subtiel en daardoor stukken minder lomp dan met een gelaarsde voet. Misschien een ideeetje voor fabrikanten? In sommige gevallen, met name wanneer er sprake is van een beperking van een of beide benen, moet de motor voorzien zijn van een zijspan.

Hier wordt omvallen bij stilstand mee voorkomen, maar het heeft ook een praktische kant: de rolstoel kan keurig opgeborgen mee en is bij aankomst zo voor het grijpen. Het begrip 'vrijheid' krijgt zo een extra dimensie...

Motorrijders met een functiebeperking kun je overal in Nederland tegenkomen. Op de snelweg, op een binnenweggetje, op een treffen of in een clubhuis. Vaak zal het je niet eens opvallen als je er een ziet rijden. Maar soms doen ze ook uitdrukkelijk moeite om met je in contact te komen. Want helaas, de tien succesvolle jaren en de vele geslaagde kandidaten ten spijt, is het nog bij lang niet iedere motorrijder bekend dat een functiebeperking niet het einde van het motorrijden betekent. In revalidatiecentra wordt vaak meewarig geknikt met iemand die

beweerd dat hij of zij zeker wil blijven motorrijden; ze denken dan snel dat er ook enige hersencellen zijn beschadigd. Door die onbekendheid hebben nog veel te weinig mensen de tocht naar de MMvG gemaakt. Soms zijn ze zelf maar een beetje aan het aanpassen geslagen en rijden in de buurt van hun woning af en toe een blokje om. Het vervelende is echter dat hun rijbewijs niet meer geldig is en dus ook de verzekering niet. Ik hoef je niet te vertellen wat dat voor ellende kan opleveren. Om de MMvG meer en nadrukkelijker onder de aandacht te brengen bestaat sinds enige tijd de stichting Mobiliteit voor Gehandicapten (MvG). De vrijwilligers van deze stichting, allemaal motorrijders met een functiebeperking, zijn aanwezig op motorbeurzen en houden presentaties bij motorclubs en revalidatiecentra. Dat hun optreden effect sorteert blijkt wel uit het feit dat deze zomer een motorclub een rit organiseerde waarvan de opbrengst bestemd was om een motorrijder weer in het zadel te helpen. En dat is een van de mooiste dingen die je als motorrijder kunt ervaren: iedereen heeft zijn beperkingen, maar onze solidariteit kent geen grenzen!

Meer informatie over de MMvG kun je vinden op www.mmvG.nl. Je kunt ook bellen met Rob Janssen: 0592-371258.



Overzicht van aanpassingen van het bouwrijf getest

AL	03.01+90.04.15., 35.01.44.02+
	90.03.44.04+90.03
AE	03.01+90.04.15., 35.01.44.02+
	90.03.44.04+90.03
BE	20.08 500R, 35.02.40.01
CE	20.08 500R, 35.02.40.01, 74.
DE	20.08 500R, 35.02.40.01, 75.