



Oerend hard

Erik Paskamp op zijn Harley

met opzetstukken

Een passie is pas echt een passie als je er tegen elke prijs mee doorgaat. Ook als het je lichaamsdelen heeft gekost. 'Een gehandicapte motorrijder is een echte motorrijder.'

De zomer is weer in het land. Zo'n beetje dan. Maar terwijl Nederland zich massaal in de bikini hijst, geven ongeveer vierhonderdduizend motorrijders de voorkeur aan zweterige benen in leren pijpen. Een mooi weekend staat garant voor uren gelukzalig toeren. En een maandagkrant met kleine berichtjes die spreken van 'macht over het stuur verliezen' en 'ter plekke overleden'.

Motorrijden is gevaarlijk. De kans op een dodelijk ongeval is voor motorrijders bij dezelfde rit elf maal zo groot als voor de minder avontuurlijke automobilist. In 2000 – de optelsom van vorig jaar is nog niet uitgewerkt – waren bijna 2300 motorrijders betrokken bij een ongeval. Voor 89 slachtoffers was de klap fataal. Iedere niet-motorduivel zou denken dat balanceren op het randje van de dood de aanzet tot een minder riskante hobby betekent. Maar voor de échte motorgek is het tegendeel waar.

'Ik ben nog steeds een beetje bang,' bekent Maarten Ogg (49). "Niet als ik op de motor rijd, maar als ik na een rit thuis op een stoel zit. Ik ben iedere keer weer blij dat er niets is gebeurd." Zijn armprothese bewaart hij waar die hoort. In de garage. Bij zijn motor.

Pasen 1998. Het was de eerste rit van het jaar voor Ogg. Al twintig jaar snorde de Limburger zonder noemenswaardige problemen rond op zijn motor. Het regende die dag een beetje, maar met Pasen haalt iedere zichzelf respecterende motorliefhebber zijn machine uit de schuur. Ook de goed-weer-rijders.

Hij reed niet eens hard, dertig, hooguit veertig. Plotseling lag hij onderuit. "Mijn motor ging naar rechts, ik naar links," haalt Ogg de situatie terug. "Normaal pak je na zo'n schuivertje je motor weer op en rijdt verder." Maar Ogg kwam op de linkerrijbaan terecht en werd overreden door een auto.

Met een verlamde arm was het motorrijden niet meer dan een

pijnlijke herinnering. De eerste jaren peinsde hij er niet over ooit weer op een motor te gaan zitten. "Ik vond het veel te gevaarlijk, had er genoeg ellende van ondervonden. Maar het begon te jeuken en in de schuur stonden nog steeds een paar motoren." Waar een wil is, is een weg. En op die weg neem je de afslag Assen.

Echte motorrijders laten zich niet uit het veld slaan door een ongeluk. Dat is geen bravoure, maar zo onderscheidt de ware liefhebber zich van de rest." Rob Janssen (54) kan het weten. De voormalige motorcoureur is coördinator van de stichting Motor Mobiliteit Gehandicapten (MMG) en zorgt ervoor dat gehandicapten, maar ook de gehavende 'herintreder' met een arm of een been minder terug in het zadel kunnen stappen. Alles volgens de regels, in samenwerking met een verkeersschool, een prothesebouwer, het CBR en de Rijksdienst voor het Wegverkeer.

Het is maar een kleine loods op een klein Assens industrieterrein. Maar achter de roldeur worden dromen in elkaar gesleuteld. Op het eerste gezicht lijken de motoren die hier staan normaal, alsof ze voor reparatie bij de garage zijn. Je moet goed kijken, wil je zien wat de gele Suzuki zo speciaal maakt.

"Eenhandige besturing," wijst Janssen stralend naar het stuur. En inderdaad, de rechterhelft van het stuur is nagenoeg kaal. Aan de linkerzijde prijkt een hendel extra. Gas geven, koppelen en remmen met één hand. "Wen je zo aan, ik merk het niet eens." Buiten staat een enorme Honda Goldwing met zijspan. De eigenaresse heeft een dwarslaesie. Een van de vereisten om een rijbewijs te halen, is je motor achteruit kunnen duwen. Dit exemplaar kan achteruit rijden. Een speciaal handschakelsysteem maakt het gebruik van benen overbodig.

"Het zijn niet de gekken die bij mij komen. Het zijn de mensen die echt graag willen rijden. Een ongeluk is leerzaam. Als mensen zwaargewond raken bij een ongeval, zijn ze in ieder geval in één keer bij de les als het gaat om veiligheid. De bravouremannetjes die een motor stoer vinden en erop los scheuren, zijn na hun eerste ongeluk doorgaans per direct genezen.

"Als je op een motor zit, weet je dat het gevaarlijk is." Janssen brengt het nuchter maar stellig. "De risico's zijn nu eenmaal groter dan in een auto, maar dat is het waard voor de liefhebber. Ik kan niet anders spreken dan in de clichés van vrijheid en wind in je haar. Om het gevoel te begrijpen moet je zelf gereden hebben."

Tien kilometer Drents weideland verderop houdt de dokter Frankenstein voor motorrijders kantoor. Wilfred Mijnheer combineert kevlar en originele ideeën tot de missing link voor eenarmige motorduivels. In de werkplaats van de praktijk voor

► orthopedie ruikt het naar kunsthars. Op een tafel ligt een verzameling gipsen onderbenen.

Mijnheer kent de clichés van vrijheid en wind in je haar; hij rijdt zelf ook. "Dat moet ook wel, wil je dit werk kunnen doen. Je moet weten waar je het over hebt. Een prothese voor een Harley-rijder ziet er anders uit dan die voor iemand op een racemotor." Om de verschillende typen motoren na te bootsen bouwde Mijnheer een speciale gipsstoel. Een wankele bureaustoel op wieljes met een verstelbaar stuurtje.

Het was het wiel uitvinden. Er bestaat niet zoiets als de standaardprothese voor motorrijders. Een kunstarm maken gaat nog wel, maar het systeem waarmee de hand aan het stuur wordt vastgeklikt, bleef het struikelblok. Verschillende systemen werden na verloop van tijd afgekeurd. Omdat ze te gevaarlijk waren bijvoorbeeld, of onpraktisch. Het nieuwste systeem werkt prima. De haak aan de prothese klikt als een soort skischoenbinding om het stuur vast.

Er ging wel eens iets verkeerd. Zoals die keer dat Mijnheer een prothese bouwde met verwarming erin. De man voor wie de plastic arm bedoeld was, had nog een stompe onderarm, maar door

de wind kreeg hij last van zenuwpijn. Het systeem werkte goed. Te goed, bleek later. De draadjes van het elektrische systeem waren te dun, waardoor ze warmer werden dan bedoeld. In het fotoboek van de prothesemaker zit een kiekje van het voorval. Een grote rode streep op een halve onderarm.

Een explosie tijdens zijn werk voor Defensie kostte Erik Paskamp (40) een gedeelte van zijn rechteronderarm. Na het ongeluk wilde hij niets liever dan weer op zijn Harley stappen, maar van alle kanten werd hem gezegd dat hij realistisch moest zijn. "Ik kon wel een aangepaste auto krijgen, maar een motor was niet mogelijk. De Nederlandse maatschappij en hulpverlening zijn zo verschrikkelijk belerend. Maar stoppen met motorrijden was voor mij geen optie.

"Op de motor ben je echt even alleen, voel je dat je aan het rijden bent. Ieder hobbeltje waar je overheen gaat. Je voelt de kou van het water als je over een brug rijdt, je ruikt het weiland. Als je dat gevoel kent, ga je toch niet in een aangepast Dafje rijden? Als iemand zoveel motivatie en doorzettingsvermogen heeft om met een handicap op een motor te klimmen, dan hou je echt van motorrijden. Bovendien is zo'n aangepaste motor een prima anti-diefstalsysteem."

De hoge kosten om weer op twee wielen te gaan rijden zijn voor veel gehandicapte motorrijders een probleem. Protheses worden doorgaans vergoed door de ziektekostenverzekeraar, maar daar blijft het bij. In de Wet Voorzieningen Gehandicapten (WVG) is vastgelegd dat gehandicapten recht hebben op aangepast vervoer. Zodat iemand met een lichamelijke tekortkoming toch mobiel blijft.

Maar voor motorfanaten heeft een auto twee wielen te veel. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de besteding van het budget. Regelmatig geeft een gemeente echter aan geen geld te willen steken in de aanpassing van een motor. Vaak wordt een motor gezien als hobby, niet als vervoermiddel. Motorrijders zijn het hier niet mee eens. Een van de punten die in de WVG zijn vastgelegd, is dat aangepast vervoer persoonsgebonden moet zijn. Voor een echte motorrijder slaat de aangeboden scootmobiel met zijn suffe imago de plank daarom finaal mis.

De gemeente Assen bood Henk de Wit (47) een scootmobiel aan toen hij informeerde naar een aangepaste motor. De Wit zit in een rolstoel, maar wilde zijn hele leven al motorrijden. Die scootmobiel ("Met mandje!") vond De Wit maar niks. Hij had een *trike* (een driewielige motor) in gedachten en stelde de gemeente voor om de tienduizend gulden die de scootmobiel zou kosten voor de aankoop van zijn trike te gebruiken.

De Wit kreeg een afwijzing. Het argument was dat wel meer mensen dat zouden willen. "En dat is nu juist waar het om gaat. Vervoer is zo belangrijk voor gehandicapten. Dat is vrijheid." Het kostte hem tweeëneenhalf jaar procederen voordat hij gelijk kreeg. "De gemeente is nu nog goedkoper uit dan wanneer ik de scootmobiel zou hebben genomen," zegt De Wit. "Ik betaal mijn eigen onderhoud en mijn eigen verzekering. Dat ze daar nu zo moeilijk over moeten doen."

Op een verlaten parkeerterrein in Assen probeert een motorrijder verbeten binnen de oranje pylonen zijn rondjes te draaien. De man heeft een herseninfarct gehad en moet ondanks jarenlange rijervaring weer helemaal bij nul beginnen. Boven het geronk van de motor roept een rijzige instructeur aanwijzingen naar de slingerende bestuurder. Rob Janssen, pionier op de motormarkt voor gehandicapten, kijkt ernaar vanuit zijn auto. Hoofdschuddend. "Dat wordt doorzetten." |

'Je voelt de kou van het water als je over een brug rijdt. Dan ga je toch niet in een aangepast Dafje rijden?'

