

Fietzers met een beperking **verdienen** meer **aandacht**



Voorwoord



Jessica, Leiderdorp

Als ik mijn fiets geparkeerd heb, dan moet ik als ik terugkom vaak eerst een aantal andere fietsen aan de kant rijden omdat mijn fiets helemaal ingebouwd is. Ik rijd op deze fiets omdat ik kwetsbare armen heb, en dan is het niet fijn om andermans e-bike te moeten verslepen.

Er is in ons land een groeiende en diverse groep fietsers met een fysieke beperking. Soms een lichte beperking, soms wat zwaarder. Deze mensen kunnen vaak wel nog fietsen. Soms met een licht aangepaste fiets, soms met een zwaardere aangepaste fiets.

Wat deze mensen gemeen hebben, is dat in het ontwerp, de aanleg en de handhaving op het gebruik van de fietsvoorzieningen in onze (binnen-) steden, dorpen en op het platteland, weinig rekening wordt gehouden met wat deze diverse groep nodig heeft. In het licht van het VN Verdrag Handicap valt er voor Nederland nog veel te doen op het gebied van fietsen om te voldoen aan dit verdrag.

De Fietsersbond is er voor alle fietsers en onderschrijft de doelen van het verdrag. Daarom hebben wij in de afgelopen maanden de problemen en uitdagingen waar fietsers met een fysieke beperking mee te maken hebben geïnventariseerd.

Met dit rapport willen wij het probleem van deze groep mensen onder de aandacht brengen, en agenderen wat er nodig is om tot verbetering te komen. Deze inventarisatie schetst ook een eerste beeld van wenselijke en kansrijke oplossingsrichtingen. Een deel daarvan is op korte termijn eenvoudig realiseerbaar. Gemeenten moeten nu aan de slag gaan, zodat ook mensen met een beperking volop fietsgeluk kunnen ervaren.

Esther van Garderen

Directeur Fietsersbond

Context



Brigitte, Spijk (Gn)

Als je een doodlopende straat inrijdt, dan staat daar een bordje 'uitgezonderd fietsers' onder het verkeersbord. Maar dan kom je aan het eind, en dan is daar een tunneltje met een trap en een fietsgleuf, of een heel smal boerenpaadje waarop ik met mijn driewielers helemaal niet goed kan fietsen. Eigenlijk zou er een bordje moeten komen of een fietsroute ook voor driewielers geschikt is.

Sinds 14 juli 2016 geldt in Nederland het VN-Verdrag Handicap. In dat verdrag staat wat er gedaan moet worden om de positie van mensen met een beperking in Nederland te verbeteren. Door het verdrag te ondertekenen heeft de Nederlandse overheid aangegeven te werken aan het opheffen van drempels voor mensen met een beperking om mee te kunnen doen aan de samenleving. Het College voor de Rechten van de Mens heeft als taak toezicht te houden op de uitvoering. Op het gebied van fietsen valt er voor Nederland echter veel te verbeteren om te voldoen aan het verdrag.

De Fietsersbond heeft daarom onderzoek gedaan naar de vraag hoe fietsers met een beperking het fietsen ervaren in Nederland. Voor dit onderzoek heeft de Fietsersbond 17 interviews uitgevoerd met mensen met verschillende fysieke beperkingen. Gezien het feit dat 2 miljoen Nederlanders een beperking hebben en dat dit getal door vergrijzing zal blijven stijgen is het van belang om fietsen zo inclusief mogelijk toegankelijk te houden. Bij een fysieke beperking moet niet alleen worden gedacht aan mensen die gebruik moeten maken van een rolstoel, maar ook aan mensen met gehoorproblemen, zichtproblemen, evenwichtsproblemen, reuma, maag-lever-darmproblemen, spierziekten en COPD.

Fysieke beperkingen komen voor in verschillende maten van ernst en vooral de groep Nederlanders met een lichte en/of onzichtbare fysieke beperking krijgt tot nog toe weinig erkenning. Deze groep mensen ervaart door hun fysieke beperking echter wel problemen bij dagelijkse bezigheden – waaronder het fietsen. Het is daarom van belang dat juist ook de behoeften van de grote groep mensen met een lichte en/of onzichtbare beperking erkend worden.

Fietsen geeft persoonlijke vrijheid aan mensen die anders afhankelijk zijn van het ov en de regiotaxi om van A naar B te komen. Voor mensen met een fysieke beperking die niet meer gebruik kunnen maken van een tweewielers is een aangepaste fiets een uitkomst. Aangepaste fietsen komen in verschillende soorten en maten. Onder aangepaste fietsen vallen onder andere (elektrisch aangedreven) driewielers, handbikes, duofietsen, loopfietsen en scootmobielers.

Naast persoonlijke bewegingsvrijheid zijn er veel gezondheidsvoordelen verbonden aan het fietsen, zowel voor de fysieke als de mentale gezondheid. Fietsen gaat overgewicht tegen en heeft een positieve werking tegen hart- en vaatziekten en diabetes. Ook op het gebied van mentale gezondheid is fietsen goed voor je. Zo heeft beweging een positieve invloed op het brein. Fietsen is ook een vorm van ontspanning die stress wegneemt en het verval van de hersenen tegen gaat. Wanneer mensen ervoor kiezen om de fiets in plaats van de auto te nemen komen er minder schadelijke stoffen in de lucht die we inademen. Juist voor mensen met een fysieke beperking is het belangrijk dat ze in de frisse buitenlucht in beweging kunnen blijven, al dan niet op een aangepaste fiets.

Fietsers met een fysieke beperking komen verschillende problemen tegen. Deze problemen zijn te verdelen in drie thema's: infrastructuur, bekostiging en erkenning. Uit de resultaten blijkt dat in sommige gevallen de oplossingen simpel en snel te bewerkstelligen zijn.

Infrastructuur



Sebastiaan, Bennekom

Als ik op een driewielers rij, dan voel ik oneffenheden veel meer. Klinkers worden steeds vaker in een soort visgraat aangelegd. Dat voel je misschien niet op een tweewieler, maar op een driewieler is elke hobbel direct voelbaar.

In Nederland is de fietsinfrastructuur grotendeels ingericht op het gebruik van tweewielers door mensen met minimale of zonder fysieke beperkingen. Hierdoor is het voor fietsers met een fysieke beperking – die al dan niet gebruik maken van een aangepaste fiets – niet altijd mogelijk volledig mee te doen aan het fietsverkeer. Pas wanneer de fietsinfrastructuur zo is ingericht dat mensen met een fysieke beperking er zonder hulp of omrijden gebruik van kunnen maken – dat betekent *design for all* – voldoet de infrastructuur aan het VN Verdrag Handicap. Op dit moment is dat nog niet overal het geval.

Daarnaast geldt over het algemeen dat obstakels en knelpunten die alle fietsers problemen bezorgen voor fietsers met een beperking meer problemen opleveren. Het verwijderen van onnodige obstakels is daarom niet alleen gunstig voor fietsers met een beperking maar ook voor alle andere weggebruikers.

Smalle fietspaden

Fietspaden die te smal zijn leveren problemen op voor alle fietsers, maar kunnen voor fietsers met een beperking vrijwel ontoegankelijk zijn. Tweewielers met evenwichtsproblemen ervaren smalle fietspaden als onprettig omdat ze constant gedwongen worden op hun evenwicht te letten, zodat ze niet van het fietspad af te raken. Aangepaste fietsen zoals driewielers en handbikes zijn vaak breder omdat ze twee wielen naast elkaar hebben. Hierdoor zijn te smalle fietspaden soms helemaal ontoegankelijk. Deze fietsers moeten dan omfietsen of gebruik maken van de autorijbaan, wat weer gevaarlijke situaties op kan leveren.

Naast te smalle fietspaden vormen betonnen fietspaden met steile randen aan de zijkanten – vaak te vinden in natuurgebieden – een gevaar voor aangepaste fietsen. Bij tegenliggend verkeer kunnen driewielers en handbikes niet te ver aan de kant omdat de zijwielen dan van de weg af raken. Voor mensen met evenwichtsproblemen zijn dit soort paden ook lastig, omdat ze bij tegenliggers liever niet te veel langs de rechtopstaande rand willen fietsen, voor het geval ze er vanaf vallen.

“Ik zou graag vaker in natuurgebieden fietsen maar ik ben steeds bang dat de zijwielen van mijn driewielers dan langs de weg belanden.”

Veel fietspaden in drukke steden zijn voor mensen met een fysieke beperking door ouderdom al snel te smal. Fietsers die slecht zien en/of horen hebben meer moeite met het lokaliseren van het verkeer om hen heen. Doordat ouderdom vaak gepaard gaat met evenwichtsproblemen en een trager reactievermogen kan dit gevaarlijke situaties opleveren. De combinatie van verkeer dat met verschillende snelheden passeert zorgt bij deze mensen voor angst om te fietsen. Snellere fietsers zonder lichamelijke beperkingen gaan er vaak vanuit dat het andere verkeer op het fietspad makkelijk aan de kant kan gaan wanneer ze willen passeren – zeker wanneer het fietsers met een onzichtbare beperking betreft. Fietsers met een beperking voelen zich daardoor genoodzaakt om drukke wegen te vermijden en niet te fietsen op drukke tijden. Brede fietspaden zorgen ervoor dat er meer ruimte op het fietspad is voor mensen die met verschillende snelheden fietsen om elkaar veilig te passeren.

Steile stoepranden naast smalle fietspaden maken het ook lastig om te manoeuvreren wanneer dat nodig is. Een oplossing hiervoor is de aanleg van vergevingsgezinde stoepranden, die ervoor zorgen dat fietsers meer bewegingsruimte hebben in situaties wanneer dat nodig is.



Idee:

> Smalle fietspaden verbreden zodat aangepaste fietsen ook gebruik kunnen maken van het fietspad.

Kwaliteit wegdek

Voor fietsers met een fysieke beperking kan de kwaliteit van het wegdek veel uitmaken voor de veiligheid en het fietscomfort. In sommige gevallen – vooral in oude binnensteden – zijn straten hobbelig uit schoonheidsoverwegingen. Hobbelige wegdekken en kinderkopjes kunnen lastig zijn voor alle fietsers maar voor fietsers met een beperking zijn ze soms de reden om een weg helemaal te vermijden. Juist voor tweewiel fietsen is de kwaliteit van het wegdek belangrijk omdat driewiel fietsen meer grip op de weg hebben. Niet alleen fietsers met evenwichtsproblemen, maar ook fietsers met spierpijn in het bovenlichaam, hebben extra veel last wanneer het wegdek niet vlak is. Bewust aangebrachte hobbels om de snelheid van fietsers te verminderen zouden daarom moeten worden verwijderd.

“Fietsen op een hobbelig wegdek doet zoveel pijn aan mijn schouders dat ik liever afstap en met de fiets aan de hand verder ga.”

Tegenwoordig wordt in sommige gevallen asfalt vervangen door klinkers wanneer het wegdek vernieuwd wordt. Aangepaste driewiel fietsen hebben hier meer last van dan tweewiel fietsen. Ook het profiel van het fietspad levert soms gevaarlijke situaties op, in het bijzonder voor mensen met evenwichtsproblemen. Het is voor mensen met evenwichtsproblemen lastiger om goten en geultjes te ontwijken.



Idee:

> Bij voorkeur asfalt in plaats van klinkers en kinderkopjes bij de aanleg van nieuwe fietspaden.

Paaltjes, hekjes en sluisen

Paaltjes, hekjes en sluisen zijn er over het algemeen om auto's en brommers te weren van het fietspad. Ondanks het feit dat ze bedoeld zijn om het fietspad zelf aangenamer te maken zijn ze voor vrijwel alle fietsers storend, maar kunnen ze voor fietsers met een beperking voor extra problemen zorgen. Mensen met evenwichtsproblemen die liever niet aan de rand van het fietspad fietsen omdat ze bang zijn van het fietspad af te rijden, kunnen vaak niet helemaal aan de kant rijden om paaltjes

te vermijden. Voor fietsers met aangepaste fietsen zijn paaltjes helemaal lastig omdat hun fietsen vaak breder zijn. Vooral voor driewiel fietsers zorgen paaltjes voor gevaarlijke situaties, omdat zij niet altijd goed kunnen inschatten hoeveel ruimte de achterkant van hun fiets nodig heeft om langs een paaltje te rijden. Bij duofietsen – die over het algemeen breder zijn dan andere aangepaste fietsen – is het in sommige gevallen zelfs onmogelijk om langs een paaltje te rijden. Een van de geïnterviewde duofietsers gaf aan regelmatig om te moeten draaien of op de autobaan te moeten rijden omdat de duofiets niet langs een paaltje paste.

“Als ik zie dat er een paaltje aankomt verminder ik al vaart en dan nog is de ruimte tussen het paaltje en de stoep soms zo klein dat ik met een van mijn achterwielen achter een paaltje blijf haken.”

Hekjes zijn voor tweewielers al vervelend te passeren, maar voor de meeste aangepaste fietsen is passeren onmogelijk. De fiets past er simpelweg niet doorheen. Datzelfde geldt voor fietssluisen (vaak bedoeld om loslopend wild tegen te houden) waar brede driewiel fietsen en handbikes niet doorheen passen. Een fietser zonder fysieke beperking kan eventueel zijn/haar tweewiel fiets langs zo'n sluis manoeuvreren, maar bij een aangepaste fiets is dat onmogelijk.

Een grote irritatie bij veel van de deelnemers aan dit onderzoek is dat verkeersborden vaak aangeven dat het verkeer doorgaand is voor fietsers. Pas later blijkt dat aangepaste fietsen een geplaatst obstakel niet kunnen passeren. Hierdoor wordt de fietser vaak genoodzaakt om te draaien, terug te fietsen en een andere route uit te zoeken om de bestemming te bereiken.

“Na het zien van een verkeersbordje dat aangaft dat verkeer voor fietsen doorgaand was heb ik ruim 2 km gefietst voordat bleek dat mijn driewiel fiets te breed was om aan de andere kant door de sluis te kunnen. Waarom wordt er zo'n verkeersbord neergezet als het niet voor alle fietsers geldt?”

Zo'n situatie is niet alleen misleidend, maar zorgt ook voor wantrouwen onder fietsers met aangepaste fietsen. Een verkeersbord dat aangeeft dat het verkeer doorgaand is voor fietsers is niet altijd een garantie is dat dit ook geldt voor een aangepaste fiets.



Idee:

> Onnodige paaltjes weghalen en waar nodig de ruimte tussen paaltjes en stoep verbreden.
> Hekjes en sluisen zo ontwerpen dat aangepaste fietsen er ook met gemak doorheen kunnen.

Pauline, Leeuwarden

Door de combinatie van mijn fiets met mijn rollator heb ik echt ontzettend veel vrijheid. Dat is heel fijn. Ik krijg eigenlijk altijd wel voorrang, in ieder geval sneller dan mijn vriend op zijn tweewieler. Eigenlijk gaat het heel goed, maar diepe kuilen en boomwortels zijn een gruwel. Op een driewieler voel je echt alles.



Scheve fietspaden

Bij handbikes en driewiel fietsen zorgt een scheef wegdek ervoor dat de fiets naar de zijkant kantelt. Tweewiel fietsen hebben hier minder last van omdat zij op twee in plaats van drie wielen balanceren. Vooral bij hogere driewiel fietsen hebben mensen de angst om te vallen als het fietspad niet waterpas is. Daarnaast neigt een fiets met drie wielen automatisch naar het afgevlakte gedeelte van de weg. Hierdoor worden mensen gedwongen meer op het midden van de weg te rijden, wat weer gevaarlijk kan zijn als de weg gedeeld wordt met auto's.

“Door het fietsen op scheve fietspaden moet ik constant corrigeren want als ik dat niet doe zit ik met mijn zijwiel tegen de stoeprand aan.”



Idee:

> **Fietspaden waterpas aanleggen zodat driewielers niet naar de kant worden getrokken.**

Op- en afritten en steil wegdek

Voor mensen met een fysieke beperking – al dan niet met een aangepaste fiets – is het vaak lastiger om een verhoging op te rijden. Op- en afritten zijn hierdoor vaak moeilijker begaanbaar voor deze groep fietsers. Vooral voor mensen met een aangepaste fiets kan een te steile op- en afrit om de stoep op te rijden een obstakel vormen. Voor deze groep fietsers zou het een uitkomst zijn wanneer de op- en afrit zo flauw mogelijk zouden zijn.

Voor mensen met een fysieke beperking kan een steil wegdek een obstakel vormen wanneer de fietser verminderde spierkracht heeft en de fiets niet elektrisch aangedreven is. Dit probleem is nog groter wanneer de helling zich voor een stoplicht bevindt en de fietser geen aanloop kan nemen. Veel van de geïnterviewde deelnemers gaven aan van de fiets af te stappen en met de fiets aan de hand over te steken in dit soort gevallen. Dit soort situaties zijn dan ook extra lastig voor mensen die wel kunnen fietsen maar slecht ter been zijn.



Idee:

> **Hellingen bij op- en afritten zo flauw mogelijk maken zodat fietsers met een beperking hier ook gebruik van kunnen maken.**

Op- en afstappen

Fietspaden waar fietsers constant moeten stoppen voor verkeerslichten zijn voor iedereen vervelend maar voor fietsers met een fysieke beperking – in het bijzonder fietsers met evenwichtsproblemen en spierkrachtverlies – zijn ze soms een reden om fietspaden te vermijden. Op- en afstappen vergt veel energie voor mensen met spierkrachtverlies. Wanneer er zich veel verkeerslichten op een route bevinden die geen prioriteit aan fietsers geven houdt dat in dat het voor deze groep mensen onmogelijk wordt om gebruik te maken van de route zonder uitgeput op de bestemming aan te komen.

“Als ik zie dat een stoplicht op rood staat probeer ik eerst snelheid te verminderen in de hoop dat het stoplicht op groen springt voordat ik af moet stappen. Als dat wel het geval is stap ik af en steek ik, met fiets aan de hand, de straat over want in de tijd dat het stoplicht op groen staat kan ik niet opstappen en wegfietsen.”

Vooraf ouderen die meegedaan hebben aan dit onderzoek hebben laten weten veel stress te ervaren bij het benaderen van een rood verkeerslicht of kruispunt waar ze moeten stoppen. Doordat het opstappen en wegfietsen veel moeite en tijd kost, ervaren zij druk van andere weggebruikers omdat ze bang zijn in de weg van anderen te fietsen. Enkele van de geïnterviewde deelnemers lieten weten liever helemaal van de fiets af te stappen, hun fiets op de stoep te zetten, en met de fiets aan de hand de kruising over te steken wanneer het verkeerslicht op groen staat voor voetgangers. Dit probleem zou kunnen worden verminderd door fietsers groen licht te geven als er geen ander verkeer is of door prioriteit te geven aan fietsers bij verkeerslichten door middel van verklikkers in het wegdek.



Idee:

- > Geef fietsers groen licht als er geen ander verkeer is
- > Geef prioriteit aan fietsers bij verkeerslichten door middel van verklikkers in het wegdek zodat fietsers met een beperking niet hoeven af te stappen bij verkeerslichten.

Wegwerkzaamheden

Wegwerkzaamheden leveren vaak problemen op voor fietsers die slechter ter been zijn omdat er vaak geen rekening wordt gehouden met fietsers met een fysieke beperking. Soms wordt er van fietsers verwacht dat ze kunnen afstappen, hun fiets op de stoep trekken, en een stuk met de fiets aan de hand kunnen lopen. Fietsers met evenwichtsproblemen en spieraandoeningen kunnen dit vaak niet. Daar bovenop komt dat aangepaste fietsen over het algemeen zwaarder zijn dan tweewielers en daardoor nog lastiger te tillen zijn. Vaak wordt de fietser hierdoor gedwongen om te draaien en een andere route te nemen.

In andere gevallen zijn wegomleidingen te smal om met een aangepaste fiets te gebruiken. Hierdoor worden mensen met een aangepaste fiets gedwongen om gebruik te maken van de autobaan, wat weer gevaarlijke situaties op kan leveren.

“Door wegomleidingen schiet ik volledig in de stress. Ze houden nooit rekening met aangepaste fietsen bij tijdelijke omleidingen.”



Idee:

- > Houd bij omleidingen door wegomleidingen rekening met de toegankelijkheid voor aangepaste fietsen en fietsers die niet met hun fiets aan de hand kunnen lopen.

Parkeervoorzieningen

Naast het fietsen zelf kan parkeren voor problemen zorgen voor mensen met een beperking. Waar er voor parkeerplaatsen voor auto's regels gelden voor het aanbieden van invalideparkeerplaatsen – minimaal 5% van de parkeerplaatsen, zo dicht mogelijk bij de bestemming – is dat niet het geval voor fietsers met een beperking.

Vooraf parkeren bij treinstations is een probleem. Op stations staan vaak stallingen waarbij fietsen op elkaar kunnen worden geplaatst. De onderste etage is voor mensen met een beperking die gebruik maken van een tweewieler geen probleem. Het kan voor deze groep mensen wel lastig zijn om de fiets in de hoge etage te tillen. Omdat de onderste stallingen vaak als eerste worden gebruikt, betekent dit dat mensen die hun fiets niet in de hoge etage kunnen tillen hun fiets nergens kwijt kunnen. In steden waar treinstations dit soort parkeervoorzieningen hebben weerhoudt dit mensen ervan om met de fiets naar het treinstation te komen. Een mogelijke oplossing hiervoor is het reserveren van parkeerplaatsen op de onderste etage – het liefst zo dicht mogelijk bij de ingang naar het treinstation – voor mensen met een lichamelijke beperking.

“Ik ben afhankelijk van de vriendelijkheid van anderen als het aankomt op parkeren op het station omdat ik mijn fiets alleen in een laag rek kan tillen zonder hulp en die zitten juist altijd al vol.”

Voor aangepaste fietsen gelden soortgelijke problemen. Parkeerplekken zijn vaak te klein voor driewielers en handbikes. Hierdoor kan de aangepaste fiets vaak alleen op een parkeerplek voor brommers en scooters neergezet worden. Daar kan de fiets nergens aan vastgemaakt worden, waardoor . Doordat aangepaste fietsen vaak veel duurder zijn dan tweewielers en soms op maat gemaakt zijn levert dit veel zorgen op bij de eigenaar.

“Gelukkig is mijn driewielers te zwaar om in een auto te tillen, want ik kan mijn fiets vrijwel nooit aan een fietsenrek vastzetten.”

Bij grotere fietsparkeerplaatsen zijn er vaak plekken beschikbaar voor bakfietsen waar aangepaste fietsen vaak ook terecht kunnen. Op kleinere fietsparkeerplaatsen is dit echter niet het geval. Het zou voor fietsers die gebruik maken van een aangepaste fiets een uitkomst zijn als er bij de aanleg van kleinere fietsparkeerplaatsen ook ruimte gemaakt wordt voor aangepaste fietsen.



Idee:

- > Reserveer parkeerplaatsen – het liefst zo dicht mogelijk bij de eindbestemming – voor fietsers met een lichamelijke beperking en zorg ervoor dat er bij de aanleg van nieuwe fietsparkeervoorzieningen speciaal ruimte gemaakt wordt voor aangepaste fietsen.

Pia, Eindhoven

Als ik met mijn handbike naar het centrum ga, dan kan ik mijn fiets nergens bewaakt stallen. Dat is heel jammer, want het is een duur ding. De stallingen zijn allemaal niet goed toegankelijk, de hellingen zijn te steil of er is een roltapijt. Ze gaan hier nu onder het Stationsplein een nieuwe stalling bouwen. Die wordt niet toegankelijk voor mijn handbike. Dat vind ik echt schandalig.



Bereikbaarheid parkeervoorzieningen

De slechte bereikbaarheid van parkeervoorzieningen voor fietsers met een beperking veroorzaakt veel frustratie bij fietsers.

Ondergrondse parkeervoorzieningen – bijvoorbeeld bij stations en winkelcentra – zijn vaak lastig te bereiken- en verlaten voor fietsers met verminderde spierkracht, omdat de helling naar de toegang vaak te steil is. In andere gevallen zijn ondergrondse fietsparkeervoorzieningen alleen te bereiken door, met de fiets aan de hand, de fiets langs een geul naar beneden te rijden. Voor mensen met spierkrachtverlies – waar onder meer veel ouderen last van hebben – is het nagenoeg onmogelijk om hun fiets aan de hand naar beneden te tillen omdat het te veel energie kost. Voor fietsers die gebruik maken van aangepaste fietsen is het vaak onmogelijk om de fiets aan de hand te nemen, laat staan naar beneden te tillen.

“Als ik zie dat ik bij het parkeren mijn fiets door zo’n geul naar beneden moet tillen draai ik om. Zelfs als ik mijn fiets wel naar beneden zou kunnen tillen lukt het me nooit om hem er weer uit te tillen.”

Parkeerplekken die ver verwijderd zijn van de bestemming kunnen een probleem vormen voor fietsers die beperkingen ervaren bij het lopen. Wanneer de afstand tussen de winkel en de parkeerplek te groot is wordt de fietser gedwongen de regels te overtreden om zijn/haar fiets alsnog dichtbij de bestemming te zetten. Daar komt bij dat in sommige winkelgebieden niet gefietst mag worden. Hierdoor moet de fietser met een lichamelijke beperking niet alleen de fiets neerzetten op een plek waar dat niet de bedoeling is, maar ook fietsen door een gebied waar dat niet mag.

“In bijna alle gevallen kan ik alleen maar illegaal parkeren als ik naar de winkel wil. Mensen klagen dan dat mijn aangepaste fiets in de weg staat maar voor mij is er geen alternatief.”

Uit de interviews is naar voren gekomen dat veel fietsers die slecht ter been zijn plekken vermijden omdat ze er niet goed kunnen parkeren. Het gaat hier vooral om winkelcentra en binnensteden waar de fiets niet direct naast de winkel neer kan worden gezet.

Een aantal van de geïnterviewde deelnemers die slecht ter been waren gaf aan bij supermarkten vooral behoefte te hebben aan parkeerplekken dicht bij de boodschappenkarretjes. In sommige gevallen hebben supermarkten wel speciale parkeerplekken voor aangepaste fietsen, maar die zijn dan te ver verwijderd van de karretjes. Die kunnen juist steun geven bij het lopen door de supermarkt.

Iets waar bij de aanleg van parkeervoorzieningen weinig over na wordt gedacht is dat sommige mensen met een fysieke beperking een parkeerplek niet goed kunnen bereiken wanneer ze eerst hun fiets over een stoepdrempel moeten tillen. Doorgaans bevinden parkeerplekken voor fietsen zich niet op het fietspad, maar als er geen mogelijkheid is om makkelijk de stoep op te rijden kan iemand die slecht ter been is of weinig spierkracht heeft zijn of haar fiets niet de stoep op tillen. Bij de aanleg van parkeerplekken voor fietsen zou meer rekening moeten worden gehouden met de toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking.

**Idee:**

> **Zorg ervoor dat alle fietsparkeervoorzieningen bereikbaar zijn voor mensen met een fysieke beperking – ook voor mensen die gebruik maken van een aangepaste fiets.**

Luchtkwaliteit

Uit onderzoek van de GGD Gelderland-Midden is gebleken dat 21% van de longpatiënten vanwege luchtvervuiling drukke fietspaden mijdt. Vooral wanneer mensen die anders met de fiets zouden gaan de auto gebruiken om zelf minder last te hebben van luchtvervuiling verergert dit probleem. Afgescheiden fietspaden en een lagere snelheid voor auto's in de bebouwde kom kunnen dit probleem aanzienlijk verminderen. Naast auto's zijn snorscooters een nog grotere uitstoter van fijnstof en ultrafijnstof. Doordat snorscooters op het fietspad mogen rijden is het vrijwel onmogelijk voor fietsers om geen ultrafijnstof in te ademen wanneer een snorscooter een fietser inhaalt. Ultrafijnstof is slecht voor iedereen maar kan een extra groot gevaar vormen voor longpatiënten. Het zou voor de gezondheid van alle fietsers – en voor longpatiënten in het bijzonder – daarom goed zijn als snorscooters geweerd zouden worden van het fietspad.

**Idee:**

> **Verlaag de snelheid voor auto's in de bebouwde kom en weer snorscooters van het fietspad om de luchtkwaliteit te verbeteren.**

Toiletten

Uit onderzoek van de Toilettalliantie is gebleken dat er voor fietsers met darm- en blaasproblemen te weinig openbare en opengestelde toiletten beschikbaar zijn, vooral in natuur- en recreatiegebieden. Voor deze mensen zou het een uitkomst zijn als er meer aandacht komt voor openbare toiletten op plekken waar die op dit moment schaars zijn. Daarnaast is het belangrijk dat deze toiletten ook toegankelijk zijn voor mensen met andere lichamelijke beperkingen (bijvoorbeeld mensen die gebruik maken van een rolstoel of krukken).

**Idee:**

> **Zorg voor voldoende en toegankelijke toiletten in recreatiegebieden.**

Opladen

Enkele van de deelnemers aan dit onderzoek die gebruik maakten van elektrische driewiel fietsen gaven aan dat ze, wanneer ze recreatief fietsen en langere afstanden afleggen, niet altijd een plek kunnen vinden waar ze hun accu kunnen opladen. Fietsers zonder fysieke beperking kunnen vaak nog doorfietsen wanneer de accu van hun elektrische fiets leeg is, maar mensen met spierkrachtproblemen zijn meer afhankelijk van de accu bij het fietsen. Als de accu halverwege de rit uitvalt omdat hij leeg is zijn deze fietsers afhankelijk van anderen om op de bestemming te komen. Vooral bij restaurants en cafés langs recreatieve routes zou het voor hen prettig zijn als ze hun accu kunnen opladen bij een laadstation.

**Idee:**

> **Zorg voor meer oplaadmogelijkheden voor gebruikers van elektrische (aangepaste) fietsen.**

Combinatie fietsen en ov

Voor veel mensen die slecht ter been zijn maar nog goed kunnen fietsen fungeert de fiets als belangrijkste manier om van A naar B te komen zonder externe hulp. De fiets geeft daarbij vrijheid terug aan mensen die anders afhankelijk zijn van anderen. Die vrijheid wordt echter vaak beperkt wanneer een fietser met een beperking zijn/haar aangepaste fiets mee wil nemen in het openbaar vervoer. De NS staat bijvoorbeeld toe dat mensen met een beperking hun aangepaste fiets mee mogen nemen in de trein, maar alleen wanneer die via een zorgverzekeraar is aangevraagd.

In de interviews is naar voren gekomen dat het ov vaak vermeden wordt door fietsers met een fysieke beperking, omdat het meenemen van een (aangepaste) fiets in de trein voor te veel gedoe zorgt. Daar komt bij dat er veel onduidelijkheid is over hoe eventuele reserveringsplicht voor de fiets in de trein werkt voor aangepaste fietsen. Zelfs met de hulp die de NS aan passagiers met een beperking biedt zorgt de combinatie van parkeren en onduidelijkheid over hoe fietsers met een beperking het perron kunnen bereiken voor veel stress die liever vermeden wordt. Meer duidelijkheid en flexibiliteit aan de kant van de NS voor fietsers met een lichamelijke beperking kan ervoor zorgen dat meer mensen zich prettig voelen bij de combinatie ov en aangepaste fiets.

“Ik zou graag de trein gebruiken omdat dat mij meer vrijheid biedt qua reistijden, maar met mijn aangepaste fiets is dat zo'n onderneming dat ik alsnog voor de Valys moet kiezen.”

Een extra probleem voor fietsers met een beperking die een aangepaste fiets moeten gebruiken is dat zij geen gebruik kunnen maken van de ov-fiets. Er zijn namelijk geen aangepaste ov-fietsen. Zelfs als een fietser met een beperking zijn/haar fiets bij het treinstation kwijt kan en met de trein naar een andere bestemming reist, kan hij/zij geen gebruik maken van de ov-fiets aldaar om zijn/haar reis voort te zetten. Hierdoor zijn mensen met een beperking alsnog aangewezen op de (regio)taxi of het ov om van het treinstation naar hun eindbestemming te komen.

Daar komt nog bij dat vervangend busvervoer wanneer de treinen niet rijden vaak helemaal geen (aangepaste) fietsen mee mag nemen. In situaties waarin er geen treinen rijden moeten mensen met een fysieke beperking die hun fiets mee willen nemen daardoor alsnog eigen vervangend vervoer zoeken.

**Idee:**

> **Meer duidelijkheid voor fietsers met een fysieke beperking die hun (aangepaste) fiets mee willen nemen in het ov.**

Ingrid, Geldrop

Er zijn maar drie van deze off-road fietsen in Nederland. Dat zorgt ervoor dat heel veel mensen geen idee hebben wat daar rijdt. Auto's zien je vaak niet, al helpt de vlag op mijn fiets wel. Andere fietsers snappen niet dat je breed bent en niet zomaar even aan de kant kan gaan op het fietspad. Soms krijg je dan de vervelendste opmerkingen naar je hoofd geslingerd.

Gedrag van andere weggebruikers

Veel van de geïnterviewde deelnemers met evenwichts- en spierkrachtproblemen gaven aan drukke plekken met wandelaars, fietsers en automobilisten te vermijden omdat ze zich daar onveilig voelen. In sommige gevallen gaven ze ook aan op bepaalde tijdstippen niet te fietsen omdat ze bang waren om in een drukke situatie terecht te komen.

Handbikes en driewielige ligfietsen liggen lager bij de grond waardoor het niet altijd vanzelfsprekend is dat je gezien wordt door automobilisten en andere fietsers. Op fietsstroken direct aan de autobaan en bij kruispunten levert dit soms gevaarlijke situaties op. Enkele van de geïnterviewde deelnemers die gebruik maken van een aangepaste fiets gaven aan hun hand op te moeten steken om contact te leggen met automobilisten om er zeker van te zijn dat ze gezien worden.

“Mijn handbike zit zo dicht aan de grond dat automobilisten niet kunnen zien wanneer ik mijn hand uitsteek om richting aan te geven. Dat geeft wel een onveilig gevoel.”

Mensen met een onzichtbare fysieke beperking die gebruik maken van een tweewieler krijgen vaak te maken met onveilige situaties omdat andere weggebruikers niet zien dat ze een lichamelijke beperking hebben. Mensen die bijvoorbeeld evenwichtsproblemen hebben kunnen minder makkelijk aan de kant gaan wanneer er een gevaarlijke situatie dreigt. Ouderdom kan er soms toe leiden dat mensen meer moeite hebben met achteromkijken, waardoor ze vaak wat langzamer gaan fietsen. Mensen met gehoorproblemen kunnen het verkeer om hen heen niet altijd goed lokaliseren waardoor ze vaak voorzichtiger en defensiever moeten fietsen. In veel gevallen is er in dit soort gevaarlijke situaties onbegrip voor de persoon met de onzichtbare fysieke beperking, wat weer kan leiden tot confrontatie met andere weggebruikers.

Bekostiging



Isolde, Drunen

Ik fiets meestal samen met iemand anders. Als ik dan een wegversmalling tegenkom, zoals hekjes of paaltjes, dan kan ik dat met die persoon samen oplossen. Toen ik laatst alleen een versperring tegenkwam kon ik gelukkig samen met een voorbijganger samen de fiets optillen.

Aangepaste fiets

De aanschaf van een aangepaste fiets is niet voor iedereen even vanzelfsprekend. Aangepaste fietsen komen in verschillende vormen en maten maar doordat er relatief maar weinig aanbieders zijn hebben ze gemeen dat ze allemaal significant duurder zijn dan de gemiddelde tweewielers. Een nieuwe aangedreven driewielers kost al gauw in de duizenden euro's en is daardoor niet voor iedereen toegankelijk. Dit geldt in het bijzonder voor mensen die vanwege hun fysieke beperking in hun inkomen afhankelijk zijn van een WIA-uitkering. Zij hebben vaak minder spaargeld waardoor ze zich een aangepaste fiets niet kunnen veroorloven zonder hulp van buitenaf.

Vanuit de Wet maatschappelijke ondersteuning (Wmo) kunnen mensen met een fysieke beperking – vaak onder strenge criteria – worden geholpen bij de aanschaf van een aangepaste fiets. Het probleem met de Wmo is dat er grote verschillen zijn per gemeente in wat voor hulp er kan worden geboden. Doordat de Wmo gemeentelijk wordt geregeld zijn sommige gemeenten behulpzamer dan anderen als het gaat om de aanschaf van een aangepaste fiets. Uit de interviews is meerdere malen gebleken dat mensen met een beperking soms maanden bezig zijn met het aanvragen van een aangepaste fiets. In het ergste geval moest een deelnemer na maanden proberen er alsnog voor kiezen om zonder hulp vanuit de Wmo een aangepaste fiets aan te schaffen. De tijd die het aanvragen van een Wmo-toeslag voor een aangepaste fiets kost is voor enkele van de geïnterviewde deelnemers al reden geweest om de toeslag links te laten liggen en er zelf een aan te schaffen. Veel mensen die in aanmerking komen voor een Wmo-vergoeding hebben daar echter het geld niet voor. Hierdoor kan het zijn dat ze maanden moeten wachten voordat ze komen te weten of een vergoeding er überhaupt voor ze in zit.

“Mijn aangepaste handbike is voor mij net zo belangrijk om me te verplaatsen als mijn rolstoel. Meer mensen met een beperking zouden deze optie tot hun beschikking moeten hebben.”

In sommige gemeenten is de aangepaste fiets helemaal geen optie binnen de Wmo. Deze mensen zijn aangewezen op een scootmobiel of moeten gebruik maken van de regiotaxi om zich te verplaatsen. Dit beperkt mensen met een fysieke beperking niet alleen in hun bewegingsvrijheid maar ontnemt ze ook de gezondheidsvoordelen die fietsen met zich meebrengt. Voor deze gemeenten is het van belang dat ze hun beleid aanpassen. Veel van de geïnterviewde deelnemers gaven aan vooral gebruik te maken van de aangepaste fiets voor utilitair gebruik – zoals boodschappen doen – en als zij geen gebruik kunnen maken van een aangepaste fiets zouden zij daarbij zijn aangewezen op een scootmobiel.

“Een driewielers valt in mijn gemeente onder genotsmiddelen en wordt daarom niet door de Wmo vergoed, maar een scootmobiel zou ik zo meekrijgen als ik dat zou willen. Voor mijn fysieke gezondheid zou ik via de Wmo eventueel wel in aanmerking komen voor een hometrainer.”

Een ander probleem is dat als de Wmo de aangepaste fiets wel uitkeert, extra aanpassingen aan de fiets vaak weer niet toegestaan zijn. Zo liet een van de geïnterviewde deelnemers weten dat ze na lang wachten en een hoop gedoe wel een driewielers vergoed kon krijgen, maar geen spiegel om

achteruit te kijken, terwijl ze duidelijk had aangegeven dat ze haar hoofd niet goed genoeg kon omdraaien om achteruit te kijken. In zo'n geval is er bij de aanvraag van een aangepaste fiets onvoldoende gekeken naar de individuele behoeften van de aanvrager.

Ook was er bij meerdere geïnterviewde deelnemers met een door de Wmo verschaft elektrische aangedreven driewielers ergernis over de actieradius van de accu. Vanuit de Wmo wordt in veel gevallen alleen de accu met het minste bereik vergoed. Iemand die zijn/haar elektrisch aangedreven aangepaste fiets wil gebruiken voor langere afstanden (i.e. niet alleen binnen de gemeente maar ook tussen verschillende gemeenten) moet zelf voor de kosten van een zwaardere accu opdraaien. Zwaardere accu's voor aangepaste fietsen zijn echter vaak te duur voor mensen die gebruik maken van Wmo toeslagen om zelfstandig aan te schaffen. Dit dwingt mensen met een fysieke beperking die graag zelfstandig van A naar B willen reizen om alsnog met de regiotaxi of Valys te moeten.

“Mij werd verteld dat als ik grotere afstanden wilde afleggen, ik maar de auto moest nemen.”

Het onderhoud van een aangepaste fiets is niet altijd even vanzelfsprekend als het onderhoud van een tweewieler. In sommige gevallen vraagt de verkoper van je dat je de fiets alleen naar hun winkel brengt voor onderhoud omdat anders de garantie komt te vervallen. Voor mensen met een fysieke beperking is het echter vaak lastiger om een fiets die onderhoud nodig heeft naar een locatie te brengen die niet dichtbij is. Daarbij komt dat een aangepaste fiets over het algemeen wat gevoeliger is en daarom meer onderhoud nodig heeft dan een tweewieler.

Los van het feit dat het parkeren van een aangepaste fiets voor veel frustratie kan zorgen, zijn er soms ook extra kosten aan verbonden. Enkele van de geïnterviewde fietsers gaf aan dat – omdat zij hun fiets niet in een standaard parkeerplaats kwijt kunnen – ze hun fiets bewaakt moeten parkeren op plekken waar dat niet gratis is.

Een van de deelnemers aan dit onderzoek gaf ook aan dat de aangepaste fiets niet in het fietsplan van haar werkgever was opgenomen. Hierdoor is er een tweedeling tussen mensen die gebruik kunnen maken van een tweewieler en mensen met een fysieke beperking die bij het fietsen beperkt zijn tot een aangepaste fiets. Het is van belang om daarom ook werkgevers bewust te maken van het feit dat ze kunnen helpen in het promoten van de aangepaste fiets als vervoersmiddel voor werknemers met een fysieke beperking.

Als laatste komt daar nog bij dat er de mogelijkheid moet zijn om de aangepaste fiets te stallen aan huis. Een van de geïnterviewde deelnemers gaf aan dat ze bij het zoeken naar een nieuwe woning exclusief keek naar woningen met toegankelijke stallingen voor een driewielers waardoor ze veel woningen moest afslaan. Een aangepaste fiets is substantieel duurder dan een tweewielers en als eigenaar wil je het liefst je fiets zo veilig mogelijk opbergen dicht aan huis. Vooral bij flatwoningen is het niet altijd vanzelfsprekend dat de fiets overdekt geparkeerd kan worden en als dat wel het geval is, is de bereikbaarheid van de parkeerplek niet altijd toereikend. Het is daarom van belang dat er bij de bouw van nieuwe woningen ook aandacht is voor de mobiliteits- en parkeerbehoeften van mensen met een fysieke beperking die gebruik maken van aangepaste fietsen.

Het zou voor mensen met een beperking een uitkomst zijn als er meer duidelijkheid komt over de optie om aan een aangepaste fiets te komen via de Wmo. Doordat elke gemeente zelf bepaalt hoe ze

de Wmo inrichten is er onder mensen met een beperking veel onduidelijkheid over de mogelijkheid om een aangepaste fiets aan te vragen. Wanneer de aanvrager zelf niet met de vraag komt of een aangepaste fiets binnen de Wmo valt wordt het door de gemeente vaak niet als optie aangedragen. Een landelijke aanbeveling over de inclusie van aangepaste fietsen in de Wmo kan gemeenten op weg helpen met het aanbieden van dit soort fietsen en duidelijkheid scheppen voor eventuele gebruikers.



Oplossing:

- > **Zorg voor landelijke aanbevelingen op het gebied van het verschaffen van een aangepaste fiets binnen de Wmo.**
- > **Zorg dat in gemeenten waar de aangepaste fiets kan worden aangevraagd via de Wmo deze optie ook actief wordt aangeboden als alternatief voor een scooter.**
- > **Kijk als gemeente meer naar de behoefte van de individu bij het aanvragen van een aangepaste fiets via de Wmo.**
- > **Zorg dat bij woningen voor mensen met een fysieke beperking ook speciale ruimte is voor het parkeren van een aangepaste fiets.**
- > **Zorg dat werkgevers de aangepaste fiets ook opnemen in hun fietsplan.**

Elektrische fiets

Onder de 2 miljoen Nederlanders met een fysieke beperking vallen ook veel mensen met een lichte beperking. Deze groep mensen heeft geen aangepaste fiets nodig om mobiel te blijven – en komt vaak ook niet in aanmerking voor een Wmo-uitkering voor de aanschaf daarvan – maar ervaart wel veel problemen bij het fietsen door bijvoorbeeld verlies van spierkracht of longcapaciteit, o.a. door ouderdom. Deze mensen zouden baat hebben bij een elektrisch aangedreven driewielers maar niet iedereen uit deze categorie mensen kan zich dat veroorloven. Het bekostigen van een elektrische fiets via de Wmo is echter nagenoeg onmogelijk. In sommige gevallen krijgen mensen uit deze categorie wel hulp vanuit de Wmo voor vervoersdiensten maar zelden voor de aanschaf van een elektrische fiets.

“Op middellange afstanden die ik vroeger makkelijk met de fiets overbrugde moet ik nu met de regiotaxi omdat ik niet genoeg energie heb om zelf te fietsen.”

Mensen met een lichte fysieke beperking die anders prima zelfstandig met een elektrische fiets van A naar B zouden kunnen fietsen worden op deze manier door hun financiële situatie gedwongen gebruik te maken van het OV, de regiotaxi of de auto. Dit ontnemt mensen met een lichte fysieke beperking de bewegingsvrijheid die fietsen met zich meebrengt. Daarnaast is fietsen een gezondere optie voor lichaam en geest, wat op de lange termijn weer voor minder zorgkosten kan zorgen.



Oplossing:

- > **Zorg voor landelijke aanbevelingen op het gebied van het verschaffen van een elektrische fiets binnen de Wmo voor mensen met een lichte fysieke beperking.**

Erkenning



Diederik, Norg

Andere fietsers hebben geen idee hoe het werkt, zo'n driewielers. Als ik ze wil inhalen, dan zijn mensen altijd verbaasd, omdat ze niet omkijken en een tweewieler verwachten. Het zou mooi zijn als er een soort reclamecampagne zou komen, dan zien mensen dat we er zijn en dat we ook niet zielig zijn.

Nederland wordt terecht door vele mensen als fietsland gezien. Mensen zonder fysieke beperking weten echter vaak niet dat fietsen van A naar B niet altijd als vanzelfsprekend wordt gezien voor mensen met een fysieke beperking.

Voor mensen met een onzichtbare fysieke beperking is bewustwording een probleem. Mensen die slechtziend, slechthorend of slecht ter been zijn gebruiken vaak wel een tweewieler, maar hebben moeite bij het op- en afstappen en manoeuvreren. Doordat andere weggebruikers niet doorhebben dat er fietsers zijn met een onzichtbare fysieke beperkingen is er vaak onbegrip en irritatie wanneer er zich een gevaarlijke situatie voordoet. Meer bewustwording bij Nederlandse fietsers dat niet alle fietsers makkelijk kunnen manoeuvreren of aan de kant kunnen zou voor meer begrip voor fietsers met een fysieke beperking kunnen zorgen.

In sommige gevallen kunnen mensen met een fysieke beperking zich per fiets beter verplaatsen dan lopend. Voor deze groep mensen is het daarom vervelend wanneer locaties zijn afgesloten voor fietsers om de drukte tegen te gaan, zoals bijvoorbeeld vaak gebeurt in binnensteden. Voor deze mensen zou het een uitkomst zijn als hun situatie beter begrepen wordt door handhavers en omstanders.

“Ik ben slecht ter been maar kan prima fietsen op een elektrisch aangedreven fiets. Op drukke plekken in de binnenstad waar niet mag worden gefietst gebruik ik mijn fiets als step. Dit leidt vaak tot boze blikken en onbegrip.”

Voor mensen die slecht ter been zijn is parkeren vaak ook problematisch. Bij de aanleg van fiets-parkeervoorzieningen wordt vaak niet nagedacht over het feit dat sommige fietsers juist niet goed kunnen lopen. Dit soort fietsers met een fysieke beperking zou het liefst de fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming willen zetten maar als daar geen parkeervoorzieningen zijn worden zij gedwongen hun fiets op een plek neer te zetten waar dat niet mag. Dit leidt vaak tot boze blikken van omstanders en in het ergste geval tot een boete of inbeslagname van de fiets. De angst om de fiets achter te laten op een plek waar dat niet mag zorgt er bij de fietser dan ook voor dat hij/zij met een slecht gevoel in de winkel staat. Meer bewustwording voor dit probleem kan ervoor zorgen dat mensen met een beperking niet bang hoeven te zijn om hun fiets ergens achter te laten.

“Het fietsen zelf is met beperking-onvriendelijke fiets-infrastructuur al lastig genoeg en dan moet ik soms ook nog ruzie maken met mensen op straat over waar ik mijn driewielers neer moet zetten.”

De optie om een aangepaste fiets te gebruiken wanneer het fietsen op een tweewieler niet meer gaat is nog niet bij alle mensen met een lichamelijke beperking bekend. Een van de deelnemers aan dit onderzoek gaf aan dat hij door ouderdom al jaren niet meer fietste en dat hij recentelijk ook geen gebruik meer kan maken van de auto. Op zoek naar een alternatief is hij uiteindelijk zelf bij de

aangepaste fiets – in de vorm van een elektrisch aangedreven driewieler – uitgekomen. Doordat er weinig aandacht is voor aangepaste fietsen weten veel mensen helemaal niet dat de aangepaste fiets een goed alternatief kan zijn wanneer het fietsen op een tweewieler niet meer gaat. Daarbij komt dat aangepaste fietsen komen in verschillende soorten en maten. Iemand die liever geen driewielers wil gebruiken kan overwegen een driewielers te gebruiken, en ook die komen in verschillende soorten en maten. Voor mensen die wel gebruik willen maken van een scootmobiel maar ook de optie willen hebben om zelf te trappen bestaat zelfs de scootmobiel. Duofietsen zijn een optie voor mensen met een fysieke beperking die niet zelfstandig gebruik kunnen maken van een fiets, maar die wel graag recreatief zouden willen fietsen met een rijder. Naast fietsen die gebruik maken van het fietspad bestaat er ook de loopfiets voor mensen die ondersteuning nodig hebben bij het lopen. Een bewustwordingscampagne zou kunnen helpen om meer bekendheid te geven aan de verschillende soorten aangepaste fietsen. Dit kan mensen met een fysieke beperking helpen de juiste fiets uit te kiezen die het best bij hen past.

“Ik fietste al jaren niet meer maar als ik eerder had geweten dat een driewieler een optie was voor mij had ik daar zeker eerder al voor gekozen.”

Ook is het belangrijk dat er meer bewustwording komt bij gemeenten en de ambtenaren die over de Wmo gaan over de verschillende opties aangepaste fietsen. Enkele van de geïnterviewde deelnemers gaven aan dat de optie om een aangepaste fiets aan te vragen uiteindelijk wel mogelijk was, maar dat de optie nergens online te vinden was. Alleen toen zij zelf met het idee opkwamen bleek dat dit bij hun gemeente een mogelijkheid was. Wanneer meer gemeenten duidelijk maken dat het via de Wmo mogelijk is om een aangepaste fiets aan te vragen zullen mensen die anders een scootmobiel aan zouden vragen ervoor kunnen kiezen om een aangepaste fiets te nemen.

Daarnaast is bewustwording bij handhavers van groot belang. Meerdere van de geïnterviewde deelnemers hebben laten weten dat zij bij het parkeren van hun fiets op plekken waar dat niet mag – omdat er geen andere optie beschikbaar is – bang zijn dat een handhaver hun fiets meeneemt. Wanneer dit gebeurt bij iemand zonder fysieke beperking kan hij/zij de fiets vaak weer ophalen bij een depot, maar sommige mensen met een fysieke beperking zijn zo afhankelijk van hun (aangepaste) fiets dat ze niet eens thuis zouden kunnen komen zonder voertuig. Een ontheffing voor fietsers met een beperking zou voor hen een uitkomst zijn. Als een fietser met een fysieke beperking ontheffing heeft om zijn/haar fiets op een plek te zetten waar dat anders niet mag, is het belangrijk dat de handhavers die ontheffing ook erkennen en herkennen.

De Europese Unie werkt momenteel aan het implementeren van de *European Disability Card*. Doordat de pas nog niet is uitgegeven in Nederland kan de Nederlandse overheid nog steeds aanpassingen maken aan de betekenis van zo'n pas. De Fietzersbond wil zich inzetten om de houders van deze kaart die slecht ter been zijn het recht te geven te fietsen op plekken waar dat anders niet is toegestaan. Zo hebben fietsers met een fysieke beperking een Europees erkende kaart die ze kunnen gebruiken om aan te tonen dat ze ontheffing hebben om op bepaalde plekken te fietsen. Op deze manier kan iemand die bijvoorbeeld slecht ter been is zijn/haar fiets gebruiken om dichterbij de bestemming te komen zonder te hoeven lopen. De pas kan eventueel op de fiets worden gemonteerd waardoor het als bordje kan fungeren. Het belangrijkste daarbij is dat de pas ook rechtsgeldig is en niet open voor interpretatie van individuele handhavers.

Enkele van de geïnterviewde deelnemers gaven aan behoefte te hebben aan een sticker die hen ontheffing geeft om hun fiets te parkeren op een plek waar dat anders niet is toegestaan. In enkele gemeenten in Nederland – o.a. Utrecht en Groningen – bestaat er al een sticker die een fietser met een fysieke beperking op zijn/haar fiets kan plakken. Voor fietsers met een sticker is het toegestaan om hun fiets voor korte tijd te stallen op een plek waar dat anders verboden is. Voor fietsers met een beperking die daar behoefte aan hebben zou het een uitkomst zijn als zo'n sticker landelijk kan worden ingevoerd. Zo'n sticker zou dan een tekst kunnen hebben die signaleert dat de eigenaar van de fiets zo weer terug is en/of dat de fiets fungeert als hulpmiddel.

Het is bij het gebruik van stickers wel van belang dat de maatschappij deze ook herkent. Een van de geïnterviewde deelnemers met gehoorproblemen gaf aan een sticker met het symbool voor “slechthorend” op de achterkant van de fiets te hebben geplakt zodat achterliggers voor het passeren kunnen zien dat ze te maken hebben met een fietser die slecht hoort. De deelnemer aan dit onderzoek gaf echter aan dat vrijwel niemand de sticker als zodanig herkent. Bij het invoeren van een sticker op landelijk niveau is het daarom van belang om een campagne op te zetten met als doel dat andere weggebruikers ook weten waar de sticker voor staat.



Oplossing:

- > **Zet een campagne op gericht op de bewustwording van medeweggebruikers voor fietsers met een (onzichtbare) beperking.**
- > **Meer bewustwording bij handhavers voor de problemen die fietsers met een beperking ervaren bij het fietsen en parkeren.**
- > **Zorg dat de European Disability Card in Nederland gebruikt kan worden als middel om ontheffing te krijgen voor het fietsen en parkeren op plekken waar dat anders verboden is.**
- > **Ontwikkel een (landelijke) sticker die fietsers met een beperking op hun fiets kunnen plakken om aan te tonen dat ze hun fiets als hulpmiddel gebruiken.**

Quirijn, Velp

Hier op de Veluwe zijn veel smalle betonnen fietspaden, waar de berm vaak flink lager ligt dan het fietspad. Als je elkaar moet passeren, dan moet een van de twee een stukje de berm in. Maar als mijn wiel de berm raakt, dan kom ik los van de grond en kiep ik om.

Dit onderzoek is een uitgave van:

Fietzersbond

Nicolaas Beetsstraat 2a

3511 HE Utrecht

030 – 291 81 71

info@fietzersbond.nl

Dit onderzoek is gebaseerd op interviews met fietsers met een beperking in de zomer van 2021.

Utrecht, Oktober 2021

Onderzoek en interviews: Steven van der Have

Begeleiding: Wim Bot

Productie: Martijn van Es

Fotografie: Michiel Wijnbergh

Vormgeving: Anita Lensink

Met dank aan: Martin Boerjan, Daan van der Burgh,
Saar Muller, Monique Peltenburg