

Rapport

Onbeperkt fietsen

Een verkennend onderzoek naar
de ervaringen van en verbeteringen
voor fietsers met een beperking

Onbeperkt fietsen

Een verkennend onderzoek naar de ervaringen van en verbeteringen voor fietsers met een beperking

Met steun van het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)

Mulier Instituut

Robin Rauws
Mark Noordzij
Caroline van Lindert

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met het Mulier Instituut.

© Mulier Instituut

Utrecht, 7 oktober 2024
www.mulierinstituut.nl
info@mulierinstituut.nl

Disclaimer

U mag delen uit deze publicatie overnemen op voorwaarde van bronvermelding: auteur(s), de titel van de publicatie en het jaar van uitgave.

Er gelden gebruiksvoorwaarden voor de foto's in deze publicatie. Neem foto's daarom niet over zonder toestemming van het Mulier Instituut.

Over ons

Het Mulier Instituut doet sportonderzoek voor beleid en samenleving. Voor overheden, maatschappelijke organisaties, onderwijsinstellingen, sportorganisaties en bedrijven onderzoeken we allerlei thema's op het gebied van sport en sportief bewegen: van de sportdeelname van (groepen) Nederlanders tot de motorische vaardigheden van kinderen, en van diversiteit en inclusie in de sport tot de economische impact van sportevenementen.

Het Mulier Instituut is een onafhankelijke stichting zonder winstoogmerk.

Ons doel is bijdragen aan goed onderbouwd beleid, gericht op de bevordering van sport, sportief bewegen en versterking van de sportsector. Dit doen we op verschillende manieren:

We verzamelen data en monitoren de Nederlandse sportsector en beleidsprogramma's.

We ontwikkelen kennis en onderzoeksmethoden via verkennende en verdiepende studies.

We duiden onderzoeksuitkomsten en vertalen deze naar de beleidspraktijk.

We onderbouwen beleidsbeslissingen met expertise en advies.

We bieden gevraagd en ongevraagd duiding en reflectie in de rol van 'kritische vriend' van de sportsector.

We zetten ons in voor de bevordering van de sportwetenschap.

Inhoudsopgave

Onbeperkt fietsen

Samenvatting	5
1 Inleiding	9
1.1 Achtergrond	9
1.2 Doelstelling	13
1.3 Vraagstelling	13
1.4 Definitie van een 'beperking'	14
1.5 Wat is 'toegankelijk'?	15
2 Onderzoeksmethode	18
2.1 Hoofdvraag en deelvragen	18
2.2 Interviews met fietsers met een beperking	18
2.3 Focusgroep met professionals	20
3 Ervaringen van fietsers met een beperking	21
3.1 De fietsers en hun fietsen	21
3.2 'Fietsen geeft vrijheid'	25
3.3 Belemmeringen om te fietsen	28
4 De visie van de professionals	47
4.1 De professionals en hun rol	47
4.2 Reflectie op ervaringen van fietsers met een beperking	48
4.3 Werken aan oplossingen	51
5 Conclusie en aanbevelingen	56
5.1 Belangrijkste bevindingen	56
5.2 Aanbevelingen	58
5.3 Discussie en toekomstig onderzoek	62
Bronnen	65
Bijlage 1 – Leidraad interviews met fietsers met een beperking	68
Bijlage 2 – Leidraad focusgroep professionals	71

Onbeperkt fietsen

Inleiding

Regelmatig fietsen betekent regelmatig bewegen, wat kan bijdragen aan een betere gezondheid: voldoende bewegen heeft voordelen voor de fysieke en mentale gezondheid (WHO, 2022). Een bijkomend voordeel is dat fietsen kan bijdragen aan de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van mensen met een beperking (Inckle, 2019; Pickering et al., 2013). Wanneer lopen niet meer goed mogelijk is, is fietsen dat vaak nog wel. En fietsen levert mensen met een beperking, net als andere fietsers, simpelweg plezier op en een gevoel van vrijheid (Clayton et al., 2017).

Toegankelijkheid en persoonlijke mobiliteit zijn in het VN-verdrag Handicap beschreven als rechten voor mensen met een handicap of beperking. Nederland heeft dit verdrag in 2016 bekrachtigd. Toch ervaren fietsers met een beperking vaak nog belemmeringen die het fietsen lastig of zelfs onmogelijk maken.

Vanwege de belemmeringen die fietsers met een beperking acht jaar na de ratificatie van het VN-verdrag Handicap nog altijd ervaren, is het belangrijk fietsen met een beperking hoger op de agenda te zetten en te werken aan concrete oplossingen om de ervaren belemmeringen zoveel mogelijk weg te nemen. De toenemende vergrijzing en daarmee het toenemende aantal mensen met een beperking (WHO, 2023), met potentieel meer fietsers met een beperking of aangepaste fiets tot gevolg, geeft aan dit belang een extra impuls.

Probleemstelling

Het doel van dit onderzoek is om een antwoord te vinden op de vraag: wat is volgens fietsers met een beperking en advies- en beleidsexperts nodig om in Nederland fietsen toegankelijker te maken voor mensen met een beperking?

Conclusie

De fietsers

Uit interviews met elf fietsers met verschillende typen beperkingen blijkt dat fietsen voor de meesten van hen van grote betekenis is. Het geeft ze vrijheid en plezier en de mogelijkheid om actief te recreëren of te sporten.

Wel benoemen de fietsers een aantal belemmeringen die fietsen voor hen lastig of minder prettig maken. Het gaat dan bijvoorbeeld om de ingewikkelde en niet-eenduidige WMO-procedure om een vergoeding aan te vragen voor een fiets, kwalitatief slecht wegdek, obstakels op de weg, parkeerproblematiek en een gevoel van onveiligheid en onzichtbaarheid in het verkeer. Deze belemmeringen zijn meestal afhankelijk van het type beperking.

De professionals

In een focusgroep met vijf professionals reflecteerden we op de uitkomsten van het eerste deel van het onderzoek, waarin de ervaringen van fietsers centraal stonden. De professionals herkenden een deel van de belemmeringen die de fietsers ervaren. En ze identificeerden een aantal uitdagingen die het moeilijk maken om de belemmeringen weg te nemen.

De inzichten en ervaringen van de fietsers en de professionals zijn samengenomen niet representatief, maar wel *indicatief* voor hoe de omgeving is ingericht voor fietsers met een beperking.

Aanbevelingen

Uit de inzichten en ideeën van de fietsers en professionals komen de volgende aanbevelingen voor verschillende partijen voort:

Adviesbureaus



Maak toegankelijkheid een vast onderdeel van ruimtelijk advies.

Alle betrokken partijen



Bundel de krachten en werk samen.

Belangenorganisaties voor mensen met een beperking en de Fietsersbond



Faciliteer fietsgroepen voor mensen met een (verstandelijke) beperking.



Zorg ervoor dat verkeersborden voor iedereen goed te begrijpen zijn door bijvoorbeeld een voorlichting of cursus te organiseren voor mensen met een (verstandelijke) beperking.



Breng het nieuwe kennisplatform breed
onder de aandacht bij mensen met een beperking, gemeenten,
buurtsportcoaches, zorgverleners en andere professionals.

Gemeenten



Wees ruimdenkender in de toewijzing van vergoedingen voor aangepaste fietsen vanuit de WMO of het UWV.

Gemeenten en provincies



Neem toegankelijkheid vanaf het begin mee in ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld in plannen voor een nieuwe fietsenstalling.



Waarborg een hoog contrast op het wegdek en verbeter de verlichting.



Zorg voor vlakke, effen en zo mogelijk vrijliggende fietspaden.



Betrek fietsers met een beperking bij relevante ruimtelijke ontwikkelingen.

Landelijke overheid



Introduceer een landelijk erkend ontheffingsbewijs voor fietsers met een beperking en maak dit bewijs met een campagne landelijk bekend.



Veranker toegankelijkheid in wetgeving en beleid. Trek hierbij de interpretatie van de WMO en de uitvoering hiervan gelijk onder alle Nederlandse gemeenten.



Geef provincies en gemeenten meer middelen (geld en fte's) om de openbare ruimte toegankelijk te maken.



Stel landelijk een persoon of regiegroep aan die verantwoordelijk wordt voor het waarborgen van een toegankelijke openbare ruimte.



Zorg ervoor dat verkeersborden voor iedereen goed te begrijpen zijn.

Onderwijs



Besteed in opleidingen voor bouwkundigen, civiel ingenieurs, planologen, stedenbouwkundigen en verkeerskundigen aandacht aan toegankelijkheid.

Veilig Verkeer Nederland en de landelijke overheid



Stimuleer dat weggebruikers rekening houden met elkaar, eventueel via voorlichting, een campagne of de inzet van meer handhaving.

mulier
instituut



THUIS IN
KWALITEIT

BALJON & MORA

WONINGEN EN TUINEN

010 - 422 3000



Inleiding

In dit rapport bespreken we wat er nodig is om fietsen toegankelijker te maken met een beperking. In dit eerste hoofdstuk beschrijven we de achtergrond en de doel- en vraagstelling van het onderzoek en de definities die we hanteren.

1.1 Achtergrond

Steeds meer mensen met een beperking stappen op de fiets ([CBS & RIVM, 2023](#)). Handbikes, tandems, driewielers en andere aangepaste fietsen worden gebruikt door mensen met allerlei verschillende beperkingen, licht en zwaar, lichamelijk en verstandelijk. Niet alleen fietsen mensen met een beperking ter ontspanning of om fit te blijven, maar ook om de dagelijkse boodschappen te doen, vrienden te bezoeken of om naar hun werk te gaan.

Maar momenteel zijn er voor hen nog veel belemmeringen in onder meer de fysieke omgeving om ongestoord te kunnen fietsen. Soms maken deze belemmeringen, bijvoorbeeld een slecht of te smal wegdek, fietsen zelfs onmogelijk.

Voordelen van fietsen

Regelmatig fietsen betekent regelmatig bewegen, wat kan bijdragen aan een betere gezondheid: voldoende bewegen heeft voordelen voor de fysieke en mentale gezondheid (WHO, 2022).

Geregeld fietsen kan ook bijdragen aan het halen van de beweegrichtlijnen, bijvoorbeeld wanneer je op de fiets naar je werk, de supermarkt en andere alledaagse voorzieningen gaat. Uit onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) blijkt dat ongeveer één op de drie mensen de beweegnorm al haalt door actief transport, dus door te wandelen of te fietsen naar bestemmingen (De Haas & Van den Berg, 2019).

Voor kinderen is fietsen van en naar school ook een belangrijke manier om aan voldoende beweging te komen. Dit levert gemiddeld een kwartier extra beweging per dag op, wat kinderen helpt om aan de richtlijnen van minstens een uur matig tot intensief bewegen te voldoen (Slot-Heijs et al., 2022).

Deze voordelen zijn er evengoed voor mensen met een beperking. Een bijkomend voordeel is dat fietsen kan bijdragen aan de zelfstandigheid en zelfredzaamheid van mensen met een beperking. Wanneer lopen niet meer goed mogelijk is, is fietsen dat vaak nog wel. Dit komt meermaals aan bod in een onderzoek van Inckle (2019), waarin hij fietsers met een beperking interviewt.

Ook in een onderzoek van Pickering et al. (2013) is zelfstandigheid een belangrijk thema. De ouders en begeleiders van kinderen met hersenverlamming merken op dat fietsen bijdraagt aan de zelfstandigheid en het zelfvertrouwen van de kinderen.

Pickering et al. (2013) wijzen in hun onderzoek terecht op artikel 23 van het VN-verdrag inzake de rechten van het kind, waarin deze zelfstandigheid voor kinderen met een beperking staat vastgelegd als recht.

In het VN-verdrag inzake de rechten van personen met een handicap (ook wel VN-verdrag Handicap), in 2016 geratificeerd door Nederland, staan daarnaast het recht op toegankelijkheid en persoonlijke mobiliteit beschreven.

Daarnaast is er in Nederland artikel 1 van de Grondwet, dat onder meer stelt dat discriminatie op basis van handicap niet is toegestaan (Artikel 1 Grondwet, 2023). Ook dit pleit voor toegang tot middelen voor zelfstandig vervoer, zoals ook mensen zonder beperking deze toegang hebben.

Naast de bovenstaande voordelen levert fietsen mensen met een beperking, net als andere fietsers, simpelweg plezier op en een gevoel van vrijheid (Clayton et al., 2017).

Fiets- en beweegdeelname mensen met een beperking

Hoewel mensen met een beperking steeds vaker op de fiets stappen, doen ze dit nog altijd minder vaak dan de gemiddelde Nederlander (CBS & RIVM, 2022). Waar in 2019 gemiddeld 52 procent van de volwassenen wekelijks fietste, was dit aandeel onder mensen met een lichamelijke beperking 37 procent, een verschil van 15%.¹

De algehele beweegdeelname is onder mensen met een beperking sowieso al lager dan gemiddeld onder volwassenen: in 2022 voldeed 32 procent van de Nederlanders met een lichamelijke beperking van 12 jaar en ouder aan de beweegrichtlijnen, waar dit gemiddeld 43 procent was (CBS & RIVM, 2024). Dit verschil met het gemiddelde was het grootst wanneer het ging om mensen met een motorische beperking, van wie 15 procent voldeed aan de beweegrichtlijnen.

Mogelijk spelen belemmeringen om te sporten of te bewegen voor mensen met een beperking een rol in de lagere beweegdeelname. Volgens cijfers van het CBS en het RIVM (2019) ervaren vooral mensen met een lichamelijke beperking (ernstige) beperkingen bij het sporten of bewegen. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om een gebrek aan energie, om pijn of om een gebrek aan tijd, zo rapporteren Van den Dool et al. (2022) op basis van eerder onderzoek.

Onder deze groep van mensen met een lichamelijke beperking ervaart iets meer dan de helft (ernstige) belemmeringen. Onder de mensen zonder beperking of chronische aandoening is dat ongeveer een op de zeven mensen.

Verder gelden specifiek voor mensen met een lichamelijke beperking ook belemmeringen om (ongehinderd) te kunnen fietsen (Van den Dool et al., 2022).

¹ Hierover zijn voor mensen met een verstandelijke beperking geen (vergelijkbare) cijfers beschikbaar.



Fietsen met een beperking: waar hebben we het precies over?

Naast de niet-gemotoriseerde stadsfiets, mountainbike en racefiets zijn nog vele andere soorten fietsen beschikbaar. Voor mensen die behoefte hebben aan een aangepaste fiets, zijn er veel opties. Clayton et al. (2017) geven in hun studie een overzicht van de opties, opties die in Nederland ook beschikbaar zijn:

- driewieler;
- fiets met handaandrijving (i.p.v. trappen met de benen);
- ligfiets met drie wielen;
- ligfiets met drie wielen, aan te drijven met de handen en armen;
- gemengde fiets met lig- en zitelement en hand- en/of trapaandrijving;
- fiets met vier wielen;
- vierwieler met handaandrijving;
- fiets(onderdel)en die te bevestigen zijn aan een rolstoel, of waaraan een rolstoel bevestigd kan worden.

Deze fietsen zijn allemaal (ook) beschikbaar voor twee personen of meer. De Koninklijke Nederlandsche Wielren Unie (KNWU) onderscheidt daarnaast nog de reguliere tandemfiets. Deze is geschikt voor mensen met een visuele beperking (achterop), samen met iemand die geen visuele beperking heeft (voorop, aan het stuur) (KNWU, z.d.).

Verder nemen we in deze rapportage ook fietsen met een lage opstap en elektrisch aangedreven fietsen mee. Dit kan een 'reguliere' elektrische fiets zijn, of een van de bovenstaande aangepaste fietsen met elektrische aandrijving.

Wanneer we in dit rapport spreken over de activiteit 'fietsen', bedoelen we het rijden op en/of besturen van een van de voertuigen in dit kader. Dit kan recreatief zijn, dus in de vrije tijd, of utilitair, doelgericht naar bijvoorbeeld de supermarkt of het werk.

Belemmeringen voor fietsers met een beperking

In 2021 deed de Fietsersbond onderzoek naar belemmeringen die fietsers met een fysieke beperking ervaren. Hieruit volgde onder meer dat fietspaden vaak te smal (bijvoorbeeld door de aanwezigheid van paaltjes) en oneffen zijn voor aangepaste fietsen. En dat andere weggebruikers vaak niet goed weten hoe ze op fietsers met een aangepaste fiets moeten reageren.

Dit sluit aan op de bevindingen van internationale studies van bijvoorbeeld Clayton et al. (2017) en Cox en Bartle (2020), waarin de infrastructuur ook vaak een belemmering bleek om te kunnen fietsen in de openbare ruimte.

Een andere belemmering zijn, volgens de Fietsersbond (2021) en Clayton et al. (2017), de hoge kosten van aangepaste fietsen. Vergoeding vanuit het UWV of de gemeente is een optie, maar het is veel regelwerk met niet altijd resultaat (Fietsersbond, 2021; Ministerie van VWS, z.d.) (zie kader).



Een aangepaste fiets aanvragen: hoe werkt dat?

Via de gemeente (Wet Maatschappelijke Ondersteuning, WMO) of het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) is het mogelijk om een aangepaste fiets of elektrische fiets (deels) vergoed te krijgen (Ministerie van VWS, z.d.). Hiervoor moet je een aanvraag doen, waarin je moet onderbouwen waarom de fiets nodig is en er geen alternatieve opties mogelijk zijn.

Een aanvraag via het UWV is een optie wanneer het gaat om een fiets die de aanvrager wil gebruiken om mee naar school of het werk te gaan. Via de gemeente kunnen mensen een fiets aanvragen voor privégebruik.

Gemeenten gaan op verschillende manieren om met aanvragen. Vergelijkbare aanvragen krijgen dus niet in elke gemeente dezelfde uitslag na hun aanvraagprocedure.

Een hoofdconclusie van de studie van de Fietzersbond was dat er nog onvoldoende beleidsaandacht is voor fietsers met een beperking, en specifiek voor gebruikers van een aangepaste fiets. De Fietzersbond stelde daartoe een brandbrief op, die door bijna 4.000 fietsers is ondertekend (Fietzersbond, 2023). Ook in landen als het Verenigd Koninkrijk is gebrekkige beleidsaandacht voor fietsers met een beperking een probleem (Andrews et al., 2017).



Wet- en regelgeving: wat is er al?

Naast het VN-verdrag Handicap en artikel 1 van de Grondwet is er weinig wet- en regelgeving die overheden en andere partijen verplicht of stimuleert om de maatschappij toegankelijk vorm te geven. Zeker wanneer het gaat om de openbare ruimte, of specifiek om fietsen, is er weinig wat beleidsmakers en ontwerpers tegenhoudt om toegankelijkheid buiten beschouwing te laten.

Vanuit de Omgevingswet is er bijvoorbeeld de Instructieregel over toegankelijke openbare buitenruimte. Deze stelt planmakers verplicht om toegankelijkheid *mee te wegen* in de besluitvorming (Informatiepunt Leefomgeving, z.d.). Maar welk gewicht toegankelijkheid dan heeft, is niet nader omschreven. Overheden kunnen dus hun eigen afweging maken, dus de Instructieregel kan geen toegankelijkheid afdwingen (Houtzager, 2021).

Gemeenten zijn in hun ruimtelijke beleid soms al verder dan het Rijk op basis van bestaande wet- en regelgeving nodig acht. De Lokale Inclusieagenda's (LIA's) die gemeenten moeten opstellen om duidelijk te maken hoe ze uitvoering geven aan het VN-verdrag Handicap, gaven voor meerdere gemeenten aanleiding om toegankelijkheid voor mensen met een beperking mee te nemen in gemeentelijk beleid. Zo zijn er diverse gemeenten die een

'handboek toegankelijke openbare ruimte' hebben opgesteld (Houtzager, 2021).

Maar nog ongeveer de helft van de gemeenten heeft geen LIA, en ook nog lang niet alle gemeenten zijn actief met toegankelijkheid bezig (Movisie en VNG, 2023). Er is dus nog werk aan de winkel.

Vanwege de belemmeringen die fietsers met een beperking acht jaar na de ratificatie van het VN-verdrag Handicap nog altijd ervaren, is het belangrijk fietsen met een beperking hoger op de agenda te zetten en te werken aan concrete oplossingen om de ervaren belemmeringen zoveel mogelijk weg te nemen. De toenemende vergrijzing en daarmee het toenemende aantal mensen met een beperking (WHO, 2023), met potentieel meer fietsers met een beperking of aangepaste fiets tot gevolg, geeft aan dit belang een extra impuls.

Werkwijze

De vraag die rijst is dan ook wat er moet gebeuren om fietsen toegankelijker te maken voor mensen met een beperking. Om hier een antwoord op te vinden, zijn we in gesprek gegaan met elf fietsers met een beperking om hun belemmeringen en mogelijke oplossingen hiervoor in beeld te brengen.

In een focusgroep hebben we deze belemmeringen en mogelijke oplossingen vervolgens voorgelegd aan professionals, om zo tot uitvoerbare en onderbouwde oplossingen te komen. Daarnaast wilden we tijdens een dialoog met deze professionals onderzoeken of de professionals de belemmeringen en mogelijke oplossingen herkenden.

1.2 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek is meer inzicht te krijgen in de ervaringen van fietsers met een beperking. Specifiek gaat het om de betekenis die fietsen voor hen heeft en de belemmeringen (of juist positieve prikkels) die zij tijdens het fietsen ervaren. Op basis van de ervaringen van deze fietsers, hun suggesties voor verbeteringen en de expertise van professionals, doen we concrete aanbevelingen om fietsen toegankelijker en plezieriger te maken voor Nederlanders met een beperking.

1.3 Vraagstelling

In dit onderzoek staat de volgende vraag centraal:

Wat is volgens fietsers met een beperking en advies- en beleidsexperts nodig om in Nederland fietsen toegankelijker te maken voor mensen met een beperking?

1.4 Definitie van een 'beperking'

Het spectrum aan typen beperkingen en eigenschappen van mensen met een beperking is breed, en dus het palet aan definities van 'beperking' ook. In dit onderzoek volgen we de definitie uit het begrippenkader van de International Classification of Functioning, Disability and Health (WHO-ICF, 2002).

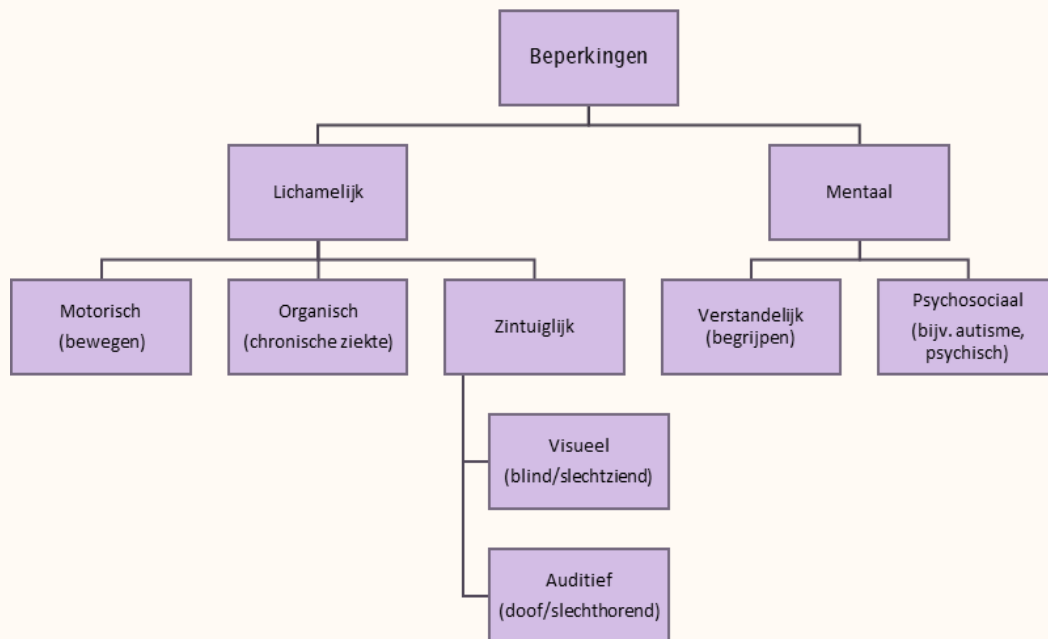
Dit model combineert verschillende perspectieven (medisch, sociaal en psychologisch) en kijkt naar:

- de biologische aspecten van functioneren van mensen (lichaamsfuncties en -eigenschappen; stoornissen);
- individuele aspecten (uitvoeren van activiteiten; beperkingen);
- sociale aspecten (participatie in de samenleving en mogelijke problemen daarmee).

De ICF gaat uit van een sterke wisselwerking tussen deze drie aspecten. Daarnaast beïnvloeden persoonlijke factoren (leeftijd, ernst van de beperking, psychisch welbevinden, etc.) het functioneren van een persoon. Ook externe invloeden spelen een rol (fysieke en sociale omgeving, zoals barrières in de toegankelijkheid van accommodaties) (Van den Dool et al., 2022; Von Heijden-Brinkman et al., 2013).

In figuur 1.1 staan verschillende typen beperkingen op basis van de ICF (zie ook onze [rapportage](#) over de monitoring van de Nota Gehandicaptensport). Eenzelfde onderscheid houden we aan in dit rapport, hoewel niet elk van de onderstaande groepen (in dezelfde mate) in het onderzoek is vertegenwoordigd.

Figuur 1.1
Indeling beperkingen



Bron: Von Heijden et al., 2013 (afgeleid van WHO-ICF, 2001).

1.5 Wat is 'toegankelijk'?

'Toegankelijkheid' geldt als een van de grondbeginselen van het VN-Verdrag Handicap (artikel 3 van het Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap, 2006). Het verdrag omschrijft 'toegankelijk' in artikel 9 als **'personen met een handicap [zijn] in staat [...] zelfstandig te leven en volledig deel te nemen aan alle facetten van het leven.'** Om dit te bereiken, vraagt het verdrag van lidstaten maatregelen te treffen om:

'de toegang te garanderen tot de fysieke omgeving, tot vervoer, informatie en communicatie, met inbegrip van informatie- en communicatietechnologieën en -systemen, en tot andere voorzieningen en diensten die openstaan voor, of verleend worden aan het publiek, in zowel stedelijke als landelijke gebieden.'

Toegankelijkheid omvat dus meerdere facetten, die volgens Stichting Accessibility onder te brengen zijn in drie elementen (z.d.):

1. **Fysieke toegankelijkheid:** de fysieke omgeving (openbare gebouwen, wegen, de openbare buitenruimte) moet (zelfstandig) bruikbaar zijn voor personen met een beperking, waarbij de gebruiker zelf de regie houdt.

2. **Sociale toegankelijkheid:** benodigde informatie is goed te vinden en te begrijpen. Mensen met een beperking worden gastvrij ontvangen en respectvol bejegend.
3. **Digitale toegankelijkheid:** het internet en digitale middelen (o.a. smartphones, tablets, computers) zijn voor iedereen te gebruiken.

Het Nationaal Sportakkoord II heeft het daarnaast nog over **praktische toegankelijkheid**, waarmee het doelt op het ontbreken van praktische belemmeringen om te kunnen sporten of bewegen (Ministerie van VWS et al., 2023, p. 29). Voorbeelden van praktische belemmeringen zijn:

- de complexiteit van aanvragen voor hulpmiddelen of ondersteuning;
- een beperkt aanbod aan georganiseerde passende activiteiten voor mensen met een beperking;
- de lange reistijd met speciaal vervoer, gecombineerd met de gebrekkige toegankelijkheid van openbaar vervoer.

In dit rapport gaan wij vooral in op de fysieke en praktische toegankelijkheid en deels op de sociale toegankelijkheid. Digitale toegankelijkheid belichten we minder. We richten ons met de deelnemers in dit onderzoek vooral op kwesties over de fysieke omgeving (infrastructuur, fietsenstallingen), regelgeving (bijv. WMO) en beschikbare informatie. Want wanneer we kijken naar wat een toegankelijke fietsomgeving zou moeten kenmerken, gaat het vooral om de gebouwde omgeving (infrastructuur, fietsenstallingen), regelgeving (bijv. de WMO) en informatie over de beschikbaarheid, bruikbaarheid en toewijzing van een (aangepaste) fiets.

Wanneer we de verschillende vormen van toegankelijkheid toepassen op fietsen, kunnen we in deze rapportage een toegankelijke fietsomgeving beschrijven als:

‘Een toegankelijke fietsomgeving is een omgeving waarin een fiets, zo nodig aangepast, voor iedereen zonder onoverkoombare drempels beschikbaar en (zelfstandig) bruikbaar is. Voor de fietsers moet het zowel mogelijk zijn om hun fiets veilig te kunnen gebruiken als om deze te kunnen parkeren in de openbare ruimte of in een fietsenstalling. Gebruikers van een (aangepaste) fiets worden met respect behandeld. Via het internet en relevante instanties hebben zij toegang tot de benodigde informatie om een fiets te kunnen krijgen.’

In het vervolg van dit rapport houden we deze definitie als basis aan voor de interviews, de focusgroep en de interpretatie van de resultaten.



Leeswijzer

In hoofdstuk 2 delen we de hoofdvraag op in deelvragen en lichten we toe hoe we dit onderzoek hebben aangepakt.

In hoofdstuk 3 staan de interviews met fietsers met een beperking centraal: we beschrijven hun ervaringen, motivaties en stimulansen en belemmeringen.

Hoofdstuk 4 gaat over de reacties van experts op de ervaringen en belemmeringen van fietsers met een beperking. We bespreken hier in welke mate zij de belemmeringen herkennen en welke oplossingen zij zelf zien (en misschien al toepassen) om fietsen voor mensen met een beperking toegankelijker en plezieriger te maken.

We sluiten het rapport af met een conclusie in hoofdstuk 5. Daarin zetten we de bevindingen van het onderzoek uiteen en doen we aanbevelingen voor beleidsmakers, ruimtelijk ontwerpers en stedenplanners.

Onderzoeksmethode

In dit hoofdstuk beschrijven we de aanpak van dit onderzoek. We leggen uit welke deelvragen we hebben gesteld ter ondersteuning van de hoofdvraag, hoe we data hebben verzameld, en hoe we deze data hebben geanalyseerd.

2.1 Hoofdvraag en deelvragen

In dit onderzoek staat de vraag centraal: 'Wat is nodig om in Nederland fietsen toegankelijk te maken voor mensen met een beperking?'. Deze vraag is lastig in één keer te beantwoorden. Daarom stellen we de volgende deelvragen:

1. Welke motieven hebben mensen met een beperking om te fietsen?
2. Wat betekent fietsen voor mensen met een beperking?
3. Welke belemmeringen ervaren mensen met een beperking bij het fietsen in de openbare ruimte? En wat stimuleert hen?
4. Wat zou, volgens mensen met een beperking zelf, kunnen helpen om fietsen toegankelijker te maken?
5. Welke maatregelen nemen professionals al om fietsen toegankelijker te maken voor mensen met een beperking?
6. Welke belemmeringen herkennen professionals voor fietsers met een beperking?
7. Welke maatregelen stellen mensen met een beperking zelf voor en zouden professionals (ook) kunnen nemen?

De eerste vier deelvragen komen in hoofdstuk 3 van dit rapport aan bod. Deelvragen 5 tot en met 7 staan centraal in hoofdstuk 4.

2.2 Interviews met fietsers met een beperking

Opzet en inhoud interviews

Elf mensen met een beperking die met enige regelmaat fietsen, waren bereid deel te nemen aan dit onderzoek. Voorafgaand aan de interviews ondertekenden zij een toestemmingsverklaring. We hebben elk van de elf deelnemers individueel geïnterviewd in de periode maart-april 2024.

De leidraad voor de interviews staat in bijlage 1. We vroegen naar het fietsgedrag van de deelnemers, waarbij we ingingen op de fietsfrequentie en op met wie ze op pad gaan. Ook bespraken we de motivatie om te fietsen, belemmeringen die de fietsers tijdens het fietsen ervaren en mogelijke maatregelen om het fietsen in de openbare ruimte toegankelijker te maken voor mensen met een beperking.

De interviews namen we telefonisch, via Microsoft Teams of op locatie af. De deelnemers konden hierbij zelf hun voorkeur aangeven. De interviews duurden ongeveer een uur. We namen ze op met een spraakrecorder.

Na afloop van de interviews vroegen we de deelnemers foto's toe te sturen die de belemmeringen die zij tegenkomen bij het fietsen illustreren. Ook vroegen we om foto's van hun fiets. Deze foto's dienen in dit rapport als visuele ondersteuning bij de ervaringen en belemmeringen die wij in de tekst van hoofdstuk 3 bespreken.

Dataverzameling en deelnemers

Via een aantal belangenorganisaties hebben we mensen geworven die in een interview wilden vertellen over hun ervaringen met fietsen in de openbare ruimte. Het ging om elf mensen van verschillende leeftijden (circa 35 t/m 75 jaar oud), met verschillende beperkingen en uit verschillende delen van Nederland, in omgevingen van uiteenlopende stedelijkheid. Kortom, het is een diverse groep fietsers. Een beknopt overzicht met kenmerken van de respondenten is te zien in tabel 2.1.

Tabel 2.1
Kenmerken van de deelnemers – fietsers met een beperking

	Geslacht	Type beperking	Type fiets
1	Vrouw	Aandoening aan voeten (motorisch)	Elektrische (vouw)fiets
2	Vrouw	Chronische ziekte (POTS) en autisme	Driewielfiets (elektrisch)
3	Vrouw	NAH en motorische beperking	Reguliere fiets met aangepaste trappers, zadel en draagsysteem voor krukken
4	Man	NAH/halfzijdige verlamming	Driewielfiets
5	Vrouw	NAH	Driewielfiets (elektrisch)
6	Vrouw	NAH en aandoening aan voeten (motorisch)	Driewielfiets (elektrisch)
7	Vrouw	Licht verstandelijke beperking	Reguliere fiets
8	Man	Cerebrale parese (motorisch)	Driewielfiets (elektrisch)
9	Man	O.a. myope maculadegeneratie (visueel)	Reguliere fiets
10	Vrouw	Licht verstandelijke beperking	Reguliere elektrische fiets
11	Vrouw	Spierziekte (motorisch)	Elektrische fiets met lage instap

Bron: Mulier Instituut, interviews met fietsers, maart-april 2024.

Voor dit onderzoek hebben we mensen geïnterviewd die met enige regelmaat fietsen. Hoewel mensen met een beperking die niet fietsen mogelijk ook veel kunnen vertellen over de belemmeringen om dat te doen, waren we vooral geïnteresseerd in concrete ervaringen.

Hoewel we in dit rapport in principe de anonimiteit van de deelnemers waarborgen door geen namen en precieze locaties te noemen, bevat het rapport toch wat foto's waar de deelnemers herkenbaar op staan. Het gaat hierbij om foto's die de deelnemers zelf met ons hebben gedeeld, en waarvoor zij toestemming gaven ze in het rapport te plaatsen. De foto's hebben wij niet gekoppeld aan de citaten, zodat ze niet direct herleidbaar zijn naar specifieke uitspraken.

Analyse

De elf interviews hebben we getranscribeerd en vervolgens gecodeerd aan de hand van een codeboom. Deze codeboom baseerden we op de hoofdthema's uit de interviewleidraad en de preciezere invulling van die thema's die we opmerkten in de interviewtranscripten. Op basis van de thema's die uit de codeboom en de analyse van de interviews naar voren kwamen, rapporteren we in hoofdstuk 3 over de interviews.

2.3 Focusgroep met professionals

Dataverzameling en deelnemers

Om de bevindingen uit het eerste deel van het onderzoek verder uit te diepen, zijn we na afronding van deel 1 van het onderzoek in gesprek gegaan met vijf professionals. Deze professionals zijn vanuit hun werk betrokken bij beleid en richtlijnen over fietsen, of bij het ontwerp van de openbare ruimte of van fietsenstallingen. Dit werk doen zij zowel op landelijk als op lokaal niveau.

De deelnemers aan de focusgroep hebben we geworven via een oproep tijdens de presentatie van de voorlopige resultaten op het Nationaal Fietscongres, en vervolgens via een oproep op LinkedIn. Nog in de maand van de oproep, juni 2024, kon de focusgroep plaatsvinden.

Opzet en inhoud focusgroep

Tijdens de focusgroep gingen we in op de ervaringen en mogelijke oplossingen die de fietsers in het eerste deel van het onderzoek hadden beschreven.

In het eerste deel van de sessie lieten we de deelnemers reflecteren op de voorlopige resultaten van het onderzoek: waren deze herkenbaar en begrijpelijk?

In het tweede deel dachten de deelnemers met elkaar na over oplossingen voor de uitdagingen die fietsers uit deel 1 van het onderzoek ondervonden, en gingen ze na welke van de door de fietsers uit deel 1 gesuggereerde oplossingen ze al toepasten.

Ten slotte gingen we in gesprek over de vertaalslag naar de praktijk: wat doen de professionals momenteel al om fietsen toegankelijker te maken voor fietsers met een beperking, en welke ervaringen of (aangedragen) oplossingen nemen zij mee uit de sessie om in hun werk toe te gaan passen? In het totaal duurde de focusgroep 1,5 uur. In bijlage 3 staat de leidraad die we hebben aangehouden tijdens de focusgroep.

Analyse

De focusgroep werkten we uit in een transcript. Op basis van de leidraad voor de focusgroep stelden we een codeboom op, die we aanscherpten met wat tijdens de focusgroep nog aan bod kwam. De belangrijkste thema's uit de codeboom, en daarmee ook de inhoudelijke analyse van de interviews, hebben we gehanteerd om onze rapportage van de resultaten mee te structureren. Deze resultaten staan in hoofdstuk 4.

Ervaringen van fietsers met een beperking

In dit hoofdstuk presenteren we de resultaten van de interviews met fietsers met een beperking. De inzichten die we ophaalden uit de interviews, combineren we met informatie over de (beleids)praktijk, bijvoorbeeld wanneer het gaat om de aanvraag van een aangepaste fiets of het fietsparkeerbeleid van een gemeente.

3.1 De fietsers en hun fietsen

Type fiets

De elf fietsers maken gebruik van verschillende soorten fietsen, afhankelijk van hun beperking en behoeften. Het merendeel heeft een motorische beperking (of een beperking in o.a. hun motoriek, n=8), waardoor een aangepaste fiets nodig is. Voor vijf van de fietsers is dit een driewielers.

Een van deze fietsers is een vrouw met POTS (*'je zou heel simpel kunnen zeggen dat ik allergisch ben voor de zwaartekracht'*), die veel baat heeft bij deze fiets, in haar geval een ligfiets met elektrische ondersteuning: *'Omdat ik heel goed horizontaal lig, gaat het prima en krijg ik geen klachten'* (deelnemer 2). Ook een man met celebrale parese (CP) maakt gebruik van een driewieler, onder meer omdat hij niet beter weet: vroeger op school heeft hij op een driewielers leren fietsen (deelnemer 8).

Afbeelding 3.1

Een deelnemer op zijn driewielers



Bron: eigen materiaal van de deelnemer.

Maar die eerste driewiel fiets is een ander type fiets dan hij tegenwoordig gebruikt. Hij legt uit: **'Ik zat vroeger ook vast, ik had een ijzeren rugleuning, want ik kan mijn evenwicht niet zelf behouden. En nu, ik heb heel veel jaren gefietst en nu kan ik gelukkig zelfstandig zitten'**. Een andere fietser (deelnemer 11) is vanwege haar beperking juist gebruik gaan maken van een fiets met meer aanpassingen. Ze uit dat ze op een fiets met een lage instap is gaan fietsen, omdat het op- en afstappen met haar oude fiets vanwege haar progressieve spierziekte niet meer lukte.

De fietsers die geen (ernstige) motorische beperking hebben, gebruiken een reguliere fiets met hoogstens enkele aanpassingen. Of, zoals een van de fietsers het verwoordt, **'gewoon een normale huis-, tuin- en keukenfiets'** (deelnemer 10). Zo heeft een fietser met niet-aangeboren hersenletsel een reguliere fiets met een zweefzadel, waardoor ze minder last heeft van schokken op een ongelijk wegdek (deelnemer 3). Een fietser met een visuele beperking fietst op een reguliere fiets met een feller fietslicht om nog iets te kunnen zien in het donker (deelnemer 9).

Kenmerken van de fietsritten

De fietsers gebruiken hun fiets zowel recreatief als voor alledaagse bestemmingen, zoals de supermarkt, het werk of de school van de kinderen. Tekenend voor waar meerdere van de fietsers hun fiets voor gebruiken, vertelt een vrouw met een licht verstandelijke beperking (deelnemer 10): **'Noem maar op waar ik moet zijn; daar ben ik met de fiets eigenlijk letterlijk en figuurlijk. Boodschappen met mijn fiets. Alles. Ik doe echt letterlijk alles ermee'**.

Hoe lang de tochten zijn en hoe vaak ze plaatsvinden, verschilt per fietser. Dat heeft onder meer met de sportiviteit en de lichamelijke conditie van de fietser te maken. Zo fietst een vrouw met een spierziekte (deelnemer 11) meerdere keren per week, maar maakt ze geen lange ritten:

'Het zijn ritjes van 5 of 10 kilometer. [...] Wat ik zeg maar 5, 6 jaar geleden kon, toen ik nog wel 30, 40 kilometer kon fietsen. Dat lukt ook niet meer. Dan moet ik rusten. Dan moet ik het echt zo plannen dat ik daar energie voor opspaar.'

Ook twee andere fietsers leggen geen grote afstanden af. Een vrouw met NAH en een voetaandoening komt niet ver vanwege haar gebrek aan energie en de pijn die ze kan ervaren (deelnemer 6). Daarnaast kent de fiets waarop ze rijdt haar beperkingen: **'Verder [dan een stuk buiten de stad] kom je eigenlijk niet, want dan is de accu leeg.'** Een vrouw met een licht verstandelijke beperking (deelnemer 7) fietst alleen als ze een gericht doel heeft; in haar eentje een stuk fietsen vindt ze maar ongezellig (zie kader).



Suggestie: fietsen met een fietsgroepje

'[Wat fietsen voor mij aantrekkelijker zou maken, is als] er meer dagtochtjes zijn om te fietsen in de omgeving', vertelt deelnemer 7. 'Dat heb je op sommige plekken. Dan gaan ze voor je een fietstochtje maken bij 't clubhuis. En dat nodigt sowieso uit om dan weer te gaan fietsen.' Dit doet ze dan graag in groepsverband met mensen die ongeveer hetzelfde tempo hebben als zichzelf. En niet onbelangrijk: *'Waar je een leuk praatje mee kan maken'.*

Maar niet alle fietsers voelen zich beperkt in het afleggen van grote afstanden. Een mannelijke fietser met een halfzijdige verlamming (deelnemer 4) heeft voor hij deels verlamd raakte altijd veel en intensief gesport, en is dat blijven doen. Hij doet weer mee aan triatlons en fietst lange afstanden in gebieden met grote hoogteverschillen, bijvoorbeeld in de Franse bergen. Hij vertelt hierover: ***'Ik fiets weer tochten van 150, 160 kilometer en dan zit ik gewoon 6 uur op de fiets. En dan stap ik af en dan denk ik zo van, joh, was dit het?'***

Een vrouw met POTS (deelnemer 2) fietst naast functioneel (voor boodschappen, e.d.) ook graag recreatief. Geregeld gaat ze er met haar fiets op uit in de landelijke omgeving rondom de stad waar ze woont: ***'Ik woon aan de rand van de stad en ik fiets dan allerlei rondjes hier door verschillende gebieden, door het bos, of ik kan door de polder, of een mix, ja allerlei hele leuke rondjes'***. Hierbij heeft ze wel elektrische ondersteuning nodig: ***'En dan kan ik gewoon zo ver gaan als ik wil'***.

De meeste deelnemers fietsen alleen. Zo vinden de fietsers het lastig om in hun aangepaste fiets met iemand te fietsen op een reguliere fiets. Dit komt door een verschil in tempo, hoogte en breedte, leggen de fietsers uit: fietspaden bieden vaak onvoldoende ruimte om naast een driewiel fiets te rijden, en een gesprek voeren is lastig als de één laag bij de grond zit en de ander hoog op een regulier zadel. Deelnemer 2 legt uit: ***'ik grap wel eens tegen mijn vrouw dat zij ook gewoon een ligfiets zou moeten hebben. Dan zitten we op gelijke hoogte. Maar ja, daar hebben we natuurlijk geen geld voor, maar ze heeft er ook niet echt zin in'***.

● Weersomstandigheden

Meerdere van de fietsers fietsen door weer en wind. Het gaat hierbij om fietsers met verschillende soorten beperkingen en verschillende soorten fietsen. ***'[I]n principe als ik bedacht heb dat ik ergens heen ga, ga ik. Of het nou regent of niet'***, zegt deelnemer 1 hierover.

Ook deelnemer 2, die op een driewiel fiets rijdt, laat zich door het weer niet stoppen. In de regen en wind fietsen heeft niet haar voorkeur, maar het kan wel. Gladheid is ook geen probleem: ***'toen het zo glad was, vond ik juist dat ik heel veel geluk had met mijn driewielerfiets, omdat je daar gewoon niet mee kan vallen. Dan moet je wel heel wild ermee doen'***.

Maar dat geldt niet voor alle fietsers. Zo vertelt een vrouw met NAH op een reguliere fiets (deelnemer 3) dat ze meermaals is gevallen met de fiets, en dat ze, als ze lelijk valt, weleens definitief in een rolstoel terecht zou kunnen komen. Als het glad is, blijft ze binnen, legt ze uit.

Ook een fietser met CP (deelnemer 8) ervaart slecht weer als een reden om niet op de fiets te stappen. **'Het gaat dan niet zo zeer om het fietsen, maar omdat ik wel ouder ben'**, zegt hij daarover. Hij merkt dat hij kou minder goed kan verdragen dan vroeger en er hoofdpijn van krijgt. Ook vermijdt hij ijs op de weg en gladheid. Daarom fietst hij het liefst als het mooi weer is.

De twee vrouwen met een licht verstandelijke beperking (deelnemers 7 en 10) fietsen ook het liefst in gunstige weersomstandigheden.

● Voorbereiding

Die weersomstandigheden kunnen ook invloed hebben op de voorbereiding van een fietstocht. Zo zorgen twee gebruikers van een elektrische (driewiel)fiets ervoor dat ze een beschermingshoes bij zich hebben om hun fiets mee af te dekken. Zo houden hun fietsen stand tegen de krachten der natuur.

De fietsers bereiden zich ook op andere manieren voor. Zo bepaalt de bestemming, en de mate waarin ze op de bestemming zelf nog moeten lopen, voor sommige fietsers of ze met de fiets, de auto of het OV reizen. Deze fietsers zoeken dus eerst uit waar ze precies moeten zijn en welke eigenschappen of faciliteiten hun bestemming heeft: **'als ik ergens moet zijn waar ik eventueel gelijk bij binnenkomst kan zitten, dan maak ik vaak zo die afweging van ga ik met de fiets, dan ben ik veel sneller'**, legt deelnemer 2 uit.

Ook voor andere fietsers is het belangrijk te weten waar ze terechtkomen, of wat ze onderweg tegenkomen. Het gaat dan bijvoorbeeld om (toegankelijke) toiletten of een geschikte parkeerplaats.

Andere voorbereiding is het vaststellen van de route of het zorgvuldig kiezen van de bestemming. Zo vinden de fietsers met een licht verstandelijke beperking het nog weleens moeilijk om de weg te vinden. Deelnemer 7 legt uit: **'Ik vraag dan aan mijn dochter] van 'hoe ga jij met de fiets, weet je, als je ergens naartoe moet.' En dan van tevoren misschien zelf even de route [...] proberen te fietsen. Dat je ongeveer weet, de weg weet'**.

Kaartlezen, bijvoorbeeld met Google Maps, lukt de vrouwen niet altijd goed, waardoor ze soms veel moeite hebben hun bestemming te vinden. **'Maar'**, zo zegt deelnemer 10, **'ik doe mijn best en ik kom in ieder geval wel negen van de tien keer op de locatie aan'**.



Suggestie: meer duidelijkheid in het verkeer

Deelnemers 7 en 10 vinden de verkeersregels volgen en bepalen waar ze wel en niet mogen fietsen soms best lastig. Deelnemer 10 ziet graag dat verkeersborden duidelijker worden, zodat ze goed weet wat ze in verschillende situaties moet doen, of waar ze goed op moet letten.

Verkeersborden zouden volgens haar voor iedereen begrijpelijk moeten zijn, en eventueel voorzien moeten zijn van een korte toelichtende tekst. Ook zou ze graag meer borden zien waarop staat of ze op een bepaalde weg of door een tunnel wel of niet mag fietsen: **'[i]k zou het [als voetganger] ook niet fijn vinden als iemand langs mij voorbijracet met een fiets.'**

Deelnemer 9 zorgt dat hij zelf controle heeft over de bestemming en daarmee ook de route. Hij kiest het liefst een locatie buiten het drukke stadscentrum, zodat hij niet door de drukte en chaotische verkeerssituaties hoeft te fietsen, en een rustige route kan nemen.

Maar niet alle fietsers hoeven zich op hun trip voor te bereiden: **'ik stap gewoon op mijn fiets'**, zegt deelnemer 1.

3.2 'Fietsen geeft vrijheid'

De fietsers gebruiken hun fiets dus voor allerlei verschillende doeleinden, van winkelen tot sporten in stad of platteland en samen of alleen. Maar waarom specifiek de fiets, en niet een ander vervoermiddel?

Keuze voor de fiets

Fietsen is voor sommige van de fietsers buitenshuis een van de primaire manieren om zich (zelfstandig) te kunnen verplaatsen: **'[i]k kan in huis me nog wel verplaatsen, maar op straat moet ik of met een rolstoel of met een elektrische fiets'**, vertelt deelnemer 1.

Voor een andere fietser (deelnemer 4) is het zijn belangrijkste manier om buitenshuis zelfstandig van A naar B te komen: **'[t]oen merkte ik gewoon dat [die fiets]... gaf mij weer zo ontzettend veel vrijheid terug. Want het lopen is natuurlijk heel sterk beperkt bij mij.'**

De fiets biedt dus een alternatief voor andere manieren van vervoer, zoals wandelen.

Verder heeft de fiets voor de deelnemers om verschillende redenen de voorkeur boven het openbaar vervoer (OV), de auto, de regiotaxi of de rolstoel. Deelnemer 2 legt uit: **'als ik ergens moet zijn dan gaat het wel sneller dan het OV'**. Ook geven verschillende fietsers aan dat ze reizen met het OV vermoeiend vinden vanwege bijvoorbeeld het overstappen, het lopen en soms het gebrek aan een zitplaats.

Afbeelding 3.2

Zijn driewielfiets maakt het voor deze deelnemer weer mogelijk om grote en zware fietstochten te maken



Bron: eigen materiaal van de deelnemer.

De auto is daarnaast geen optie vanwege het gebrek aan een rijbewijs, de bewuste keuze om geen auto te bezitten, of de wens om op een actieve manier te reizen. Een ander alternatief, reizen met de regiotaxi, is volgens deelnemer 11 geen betrouwbare optie, en kost ook nog eens veel tijd: **'[d]an ben je de middag onderweg. Qua planning en alles. Ik kom gewoon niet naar activiteiten toe'.**

Ook aan reizen met een rolstoel zitten haken en ogen, zoals de afhankelijkheid van een ander, in het geval van deelnemer 4. Deelnemer 2 geeft aan dat ze met haar rolstoel veel langzamer is dan op de fiets: **'omdat het zo lang duurt, is het gewoon heel beperkt waar je dan kan komen'.**

Naast dat fietsen een praktische en toegankelijke manier is om van A naar B te komen voor de fietsers, heeft fietsen voor hen ook andere voordelen. **'Ik fiets ook heel veel voor mijn plezier. Om eigenlijk in conditie te blijven, want dat is voor mij de beste manier om in beweging te blijven. En inderdaad verder heel sociaal'**, legt deelnemer 1 uit. Ook meerdere andere fietsers benadrukken de gezondheidsvoordelen van fietsen en het plezier dat ze ervaren op de fiets.

De sociale component van het fietsen gaat niet zozeer om het fietsen zelf, bijvoorbeeld met een partner of vriend, maar om het kunnen bereiken van bestemmingen voor sociale activiteiten, zoals de bioscoop, een museum of een café.

Betekenis van fietsen

Op de vraag wat fietsen voor haar betekent, antwoordt deelnemer 10 dat **'de fiets gewoon echt mijn lust en [mijn] leven [is]. Ik kan gewoon niet zonder de fiets'**. Ook voor de andere fietsers is het gebruik van de fiets van groot belang in hun leven. Vooral de verbinding die het hen geeft met de natuur en de vrijheid die ze ervaren op de fiets, noemen de fietsers als belangrijke thema's.

Deelnemer 2 wandelde vroeger graag door de natuur, en is blij dat ze nu met haar fiets de natuur in kan: **'het is mijn middel tot natuurbeleving. Omdat dat gewoon niet op een andere manier kan voor mij. [...] ik woon dus aan de rand van de stad en ik kan gewoon lekker door het bos fietsen.'**

Deelnemer 9 legt daarnaast nog uit wat voor effect fietsen in het groen op hem heeft: **'op een gegeven moment komt er wat rust over je heen. En dan word je er aardig vrolijk van, je hoort vogels fluiten, je ziet de bloemen bloeien. Dat is gewoon lekker.'**

Dat de fietsers met de fiets overal heen kunnen, nog even een omweg kunnen maken en zelf hun route en tempo bepalen, geeft ze een gevoel van vrijheid, zelfstandigheid en onafhankelijkheid. En dat is voor de fietsers van belang. Deelnemer 5 illustreert:

'Kinderen wegbrengen en dan naar kantoor fietsen. En op de terugweg wel even langs de supermarkt in de stad rijden en dan de kinderen weer ophalen. Weet je? Maar die vrijheid en zelfstandigheid die heb je gewoon met fiets.'

Met de fiets hebben de deelnemers dus ook de vrijheid en mogelijkheid om activiteiten met elkaar te combineren en zelf hun planning te bepalen.

Afbeelding 3.3

Met de elektrische driewielfiets in het groen



Bron: eigen materiaal deelnemer.

3.3 Belemmeringen om te fietsen

De fietsers genieten van het fietsen en gebruiken de fiets voor vrijwel alles. (Kunnen) fietsen is voor hen dan ook van grote betekenis. Maar het is niet alleen maar rozengeur en maneschijn. Zowel het fietsen zelf als het verkrijgen van een (aangepaste) fiets gaat gepaard met allerlei uitdagingen.

1. 'Gelukkig zijn we door die hoepels [van de WMO] heen gekomen'

Een aantal van de fietsers voelt zich al belemmerd in het fietsen nog voor ze over de juiste fiets beschikken. Het aanvragen van een aangepaste fiets via het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV) of op grond van de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (WMO) via de gemeente, is niet eenvoudig. Zeven van de elf deelnemers aan het onderzoek (niet alle deelnemers hebben een aangepaste fiets) doen er hun beklag over. Deelnemer 2 noemt het aanvraagproces voor haar fiets zelfs **'mijn grootste obstakel'**.

Er zijn veel criteria om in aanmerking te komen voor een hulpmiddel, wat een aangepaste fiets in feite is, via het UWV of vanuit de WMO. Meerdere fietsers noemen als bezwaar dat je alleen maar in aanmerking komt voor de (gedeeltelijke) vergoeding van een aangepaste fiets wanneer je deze aanvraagt als vervoermiddel. Wanneer je al over een ander aangepast vervoermiddel beschikt, kun je dus geen vergoeding meer krijgen voor (nog) een aangepaste fiets, en vice versa. Deelnemer 8 vertelt:

'ik maak tegenwoordig ook heel veel gebruik van mijn scootmobiel. Maar toen ik mijn scootmobiel aanvroeg, [...] moest ik wel mijn driewiel fiets inleveren. Maar nu heb ik mijn fiets in eigen beheer. Ik heb [de fiets en scootmobiel] eigenlijk allebei nodig. [...] Gelukkig heb ik wat spaargeld achter de hand. Anders was het wel moeilijk geweest'

De fiets heeft hij nodig om in beweging te blijven, en de scootmobiel om bijvoorbeeld boodschappen te kunnen doen.

Verder kun je de fiets volgens deelnemer 2 niet vergoed krijgen als sporthulpmiddel of middel voor natuurbeleving, hoewel dat per gemeente zal verschillen:

'[Vergoeding voor de fiets als] sportvoorziening mag je alleen maar als je in teamverband gaat sporten. Ja, [...] dat is echt helemaal niet mijn ding. [...] ik moet hem bij een aanvraag, moet ik dan in het stramien van dat het dan een vervoersoptie is, waar ik hem ook wel voor gebruik. Maar ja, [het gebruik van de fiets voor natuurbeleving] is toch meer een soort extra iets voor mij.'

De strenge criteria kennen ook andere nadelen, bijvoorbeeld dat het aanvraagproces ingewikkeld is en lang duurt. Enkele fietsers noemden dat de aanvraag hen zonder de hulp van een ergotherapeut of begeleider niet was gelukt. Deelnemer 11 gaf de aanvraag zelfs op, omdat al het regelwerk dat bij de aanvraag kwam kijken haar te veel energie kostte.

Ook noemt deelnemer 11 dat gemeenten verschillende regels hanteren over wat ze wel en niet vergoeden, in welke mate, en met welke kosten. **'Landelijk worden er heel veel WMO-gelden niet benut. [...] Per gemeente zijn de regels ook weer verschillend. Je moet geluk hebben'**, zo vertelt ze. Zo kan het, aldus deelnemer 11, voorkomen dat iemand in de ene gemeente wel een aangepaste fiets vergoed kan krijgen, en iemand met vergelijkbare klachten in een andere gemeente niet.

Daarnaast kost een aangepaste fiets ook nog eens veel geld: voor een driewiel fiets betaal je al gauw minstens 2.000 euro. Deelnemer 5 licht toe:

'ik kan me best voorstellen dat een driewiel fiets meer materiaal heeft en een beetje ingewikkelder is. [H]et verschil tussen een tweewieler, handgemaakt, 800 euro, en een driewieler, handgemaakt, die dan meteen in de duizenden euro's schiet. [...] Waarom moet het zo gigantisch duur zijn?'

Wanneer je de fiets (deels) vergoed krijgt, kunnen de kosten meevallen. Maar de eigen bijdrage die je voor het in bruikleen nemen van de fiets betaalt, is inkomensafhankelijk. Hierbij kijkt de gemeente niet (alleen) naar het actuele maandinkomen, maar ook naar het inkomensverleden. Door een flinke achteruitgang in zijn salaris moest deelnemer 4 hierdoor toch de maximale eigen

bijdrage betalen. Daarbij ging het om veel geld. **'Ik zei ook, dan kan ik hem net zo goed zelf halen. Dat heb ik dus ook gedaan'.**

Hierin is hij niet uniek: ook enkele andere fietsers geven aan zelf een fiets te hebben aangeschaft, nieuw of tweedehands. Een van de fietsers vond haar fiets via een Facebookgroep (deelnemer 2). Een ander schafte er een aan via *crowdfunding* (deelnemer 11), en weer een andere fietser kon er een krijgen via een collega (deelnemer 4, een tweede fiets).



Suggestie: de fiets zien als meer dan een vervoermiddel

Volgens deelnemer 2 zijn er zeker mogelijkheden om fietsen fijner en toegankelijker te maken. Gemeenten kunnen hier een belangrijke rol inspelen via hun uitvoering van de WMO. De fietser legt uit: **'ze [zouden] bij de WMO ook [moeten] kijken naar het belang van lichaamsbeweging. Dus ofwel dat ze dat mee laten wegen bij de aanvraag. Ofwel dat ze [de fiets] gewoon als sportvoorziening goedkeuren. Of dat ze bijvoorbeeld natuurbeleving ook meenemen als participatiedoel. [...] Ze vinden sociale dingen heel belangrijk en ze vinden sport heel belangrijk. [...] Maar ik denk [dat] voor heel veel mensen in de natuur kunnen zijn ook een soort essentieel participatieding [is]. [...] er is bijvoorbeeld ook wel wat onderzoek dat aantoont dat het heel belangrijk is voor je gezondheid om veel in de natuur te zijn.'**

2. 'Voor mij zijn die fietsenstallingen ontoegankelijk'

Een andere veelbesproken belemmering is het parkeren van de fiets, met name in de openbare ruimte of in fietsenstallingen van de gemeente of de NS. Met name de fietsers met een aangepaste fiets ervaren moeilijkheden bij het parkeren van hun fiets. Hierbij staan drie verschillende belemmeringen centraal:

1. een te grote afstand tussen een parkeerplek en de bestemming;
2. ondergrondse fietsenstallingen zijn niet toegankelijk;
3. te weinig parkeerplekken of ruimte beschikbaar voor niet-reguliere fietsen, zoals driewiel fietsen.

● De parkeerplek is te ver van de bestemming

Meerdere fietsers geven aan hun fiets niet kwijt te kunnen op een parkeerplek nabij hun bestemming. Soms zijn er geen parkeerplekken beschikbaar voor fietsen die meer ruimte nodig hebben, zoals driewiel fietsen. Maar geregeld noemen de fietsers dat ze in gebieden moeten zijn waar fietsen helemaal niet mogen worden geparkeerd, zoals in bepaalde delen van de binnensteden van grote gemeenten.

Hierdoor moeten verschillende fietsers een voor hen (te) lang stuk lopen van hun parkeerplek naar bijvoorbeeld een winkel in het stadscentrum. Deelnemer 2 legt uit: **'als ik mijn fiets moet parkeren en dan daarna een stuk lopen in de stad, dat kan ik gewoon niet. Dus dan moet ik mijn rolstoel mee nemen.'**

Meerdere gemeenten, zoals Amsterdam en Utrecht, hebben een oplossing voor de parkeerproblemen van fietsers met een beperking. Fietsers met een beperking kunnen bijvoorbeeld een ontheffing aanvragen, waardoor ze op plekken mogen parkeren waar andere fietsers dat niet mogen. Maar deelnemer 2 ziet weinig in deze mogelijkheid:

'Ik weet dat er een ontheffing mogelijk is, maar dat kost best wel veel geld. Ik denk dat het een ontheffing is van 60 of 80 euro. En dan mag je als je een beperking hebt wel parkeren in de stad. Ja, ik vind het gewoon een beetje flauw dat dat geld moet kosten.'

Deelnemer 1 heeft hier een oplossing voor, al is die niet altijd en voor iedereen in te zetten:

'Ik ga heel vaak met mijn fiets gewoon de winkel in. Meestal gaat dat wel goed, tenzij het dan heel zeiknat weer is, waar we natuurlijk ook nog wel eens last van hebben. Het lost zich wel op, maar als je een driewielerfiets hebt, kan je dat natuurlijk niet doen.'

In de gemeente van deelnemer 6 wordt het parkeren van een fiets in de openbare ruimte gedoogd wanneer je een beperking hebt: boa's zijn geïnstrueerd om het tijdelijk parkeren van driewielfietsen of andere aangepaste fietsen toe te staan. De fietser, zelf eigenaar van een driewielfiets, licht toe over de houding van de boa's: ***'[z]e kijken je aan, er wordt geknikt, "duidelijk, u heeft zo'n fiets, oké, u zet hem hier voor de [winkel] neer. Goiedag", en ze lopen verder'.***

Twee andere fietsers hebben in hun straat een eigen plekje kunnen regelen; in hun eigen huis of tuin kunnen ze hun fiets niet kwijt, maar te ver van hun huis is in verband met de loopafstand ook geen optie. Deelnemer 6 vertelt hierover:

'[Aan een van de grote plantenbakken in mijn straat] zit een beugel en daar staat mijn fiets aan. Dus voor iedereen is dat dé parkeerplek van [naam deelnemer]. Als een verdwaalde toerist denkt, "oh leuke beugels en ik doe mijn fiets eraan vast", is het meestal een van mijn burens die zegt, "nee, nee, nee, dit is de fietsplek van [naam deelnemer]".'



Suggestie: je fiets in de openbare ruimte mogen parkeren op een plek naar keuze

Een van de deelnemers is actief bij de belangenorganisatie *Onbeperkt West en Nieuw-West* (Amsterdam). Ze voeren actie tegen de gemeente vanwege de parkeerproblematiek daar, waar volgens de organisatie met name fietsers met een beperking en ouderen last van hebben. De (tijdelijke) oplossing

volgens de organisatie: *'het zo snel mogelijk invoeren van een handhavingsinstructie waarin [het parkeren van] fietsen die waarschijnlijk van een gehandicapte zijn (driewiel fietsen, handbikes, lage-instapfietsen, duofietsen, tandems) word[t] gedoogd'* (Onbeperkt West en Nieuw-West, 31 januari 2024). Zo kunnen fietsers met een beperking hun fiets *toch* kwijt vlak bij hun bestemming, zonder boete.

● (Ondergrondse) fietsenstallingen zijn niet toegankelijk

Voor het tekort aan plekken in de openbare ruimte zouden ondergrondse fietsenstallingen een mogelijkheid kunnen bieden. Deze zijn vooral te vinden in grotere plaatsen en rondom stations, met vaak capaciteit voor een groot aantal fietsen. Maar deze fietsenstallingen kennen twee belangrijke problemen, aldus de fietsers met een motorische beperking en eventueel een aangepaste fiets.

Ten eerste is het een uitdaging om de fietsenstalling in te komen met de fiets. Dit geldt voor de fietsers die (ook) een motorische beperking hebben. Vier fietsers vertellen dat de helling naar beneden te steil is en hun fiets te zwaar, of dat ze van een trap moeten lopen met een fiets in de hand, wat met een driewiel fiets niet kan.

Als het dan toch lukt met de fiets in een ondergrondse stalling te komen, dient zich een tweede probleem aan: het vinden van een plek. Volgens meerdere fietsers zijn er niet of nauwelijks parkeerplekken beschikbaar voor fietsen die wat meer ruimte nodig hebben, zoals driewiel fietsen. Deelnemer 11 kent in haar thuisstad één voor mensen met een motorische beperking toegankelijke fietsenstalling waar ze geen helling af hoeft en waar (meestal) plek is:

'Daar hebben ze speciaal drie plekken waar je ze gelijkvloers [kunt parkeren] en [...] er is bijna altijd plek. En tenzij ze daar pakketjes neerzetten, want het is ook een pakketjespunt. Dus daar wil ik nog wel eens boos over worden [...], want zo werkt dat natuurlijk niet.'

Afbeelding 3.4

Geparkeerde fietsen op speciale parkeerplekken voor fietsers met een beperking. Eén plek is bezet door een wagen met pakketjes.



Bron: eigen materiaal van de deelnemer.

Deelnemer 2 geeft aan dat deze fietsenstalling voor haar te veel in een uithoek van de binnenstad is gelegen, waardoor ze liever voor de bus kiest; dat kost haar minder moeite.

● Te weinig parkeerplekken

Niet alleen de (bewaakte) fietsenstallingen beschikken niet over voldoende plekken waar je je (aangepaste) fiets kunt parkeren. Ook locaties in de openbare ruimte bedoeld voor het parkeren van fietsen komen vaak ruimte tekort. Een plein in Amsterdam blijkt voor een van de fietsers een probleem: **'Er is wel een gehandicaptenfietsparkeerplek. Maar die is altijd vol met gewone fietsen. Dan kun je daar alleen maar buiten een vak staan. En fietsen buiten een vak worden verwijderd. Ik heb [dat] zelf een keer meegemaakt.'** Met Onbeperkt West en Nieuw-West komt deelnemer 5 daarom in actie (zie afbeelding 3.5).

Maar ook als er wel ruimte is, is het voor de fietsers niet altijd gemakkelijk. Twee fietsers met een driewielers vertellen dat ze hun fiets vaak wel ergens kwijt kunnen, maar vervolgens niet zomaar weer bij hun fiets kunnen komen. Deelnemer 4 legt uit: **'Het gebeurt ook wel eens dat je op het moment dat je parkeert en [...] als je dan terugkomt, dan hebben [andere fietsers] 'm helemaal ingeparkeerd. [...] dan moet ik eerst weer zorgen dat die andere fietsen wegkomen'**. Om weg te kunnen komen, hebben beide fietsers dan hulp nodig van mensen die toevallig voorbijlopen. Dat is voor beiden geen probleem: **'gelukkig heb ik een Hollandse mond'**, zegt deelnemer 8.



Afbeelding 3.5 Flyer van de Amsterdamse belangenorganisatie *Onbeperkt West en Nieuw-West*. Bron: Onbeperkt West en Nieuw-West, 2024.



Suggestie: fietsenstallingen van meet af aan toegankelijk maken

Twee van de fietsers pleiten ervoor om toegankelijkheid voortaan verplicht te maken bij de realisatie van nieuwe fietsenstallingen. Ook moeten de gemeente en de NS bestaande fietsenstallingen toegankelijk maken voor fietsers met een beperking. Deelnemer 3 stelt voor: *'[d]an zouden ze zo'n plaat kunnen doen waardoor je aan een rail zo omhoog gaat [...], zodat je gewoon omhoog getild wordt.'* Oftewel, een soort traplif of rolstoellif. Zonder al te veel aanpassingen zouden ondergrondse fietsenstallingen zo voor alle fietsers toegankelijk moeten worden. Deelnemer 11 vult aan dat er meer parkeerplekken nodig zijn voor aangepaste fietsen in fietsenstallingen; deze fietsen hebben immers wat meer ruimte nodig.

3. 'Wanneer ik me niet veilig voel, ben ik geneigd op de stoep te gaan fietsen'

Voor met name de fietsers met een licht verstandelijke beperking en de fietser met een visuele beperking is het gevoel van onveiligheid een belangrijke belemmerende factor. Vooral onduidelijkheid over de verkeerssituatie of voorbijrijdende zware of snelle voertuigen ervaren ze als spannend. Een fietser met een licht verstandelijke beperking, deelnemer 10, legt haar gevoelens van onveiligheid uit:

'[Fietsen vind ik] best wel eng met een bus naast me. [...] dan trilt de weg ook helemaal. Dan voel ik mezelf ook een beetje trillen. Dat vind ik ook best wel een beetje eng. Of iemand die op een brommer of een motor heel hard voorbij passeert. Ja, dat soort dingen heb ik ook wel moeite mee. Vind ik best wel eng. want dan komt 'ie zo "hernggg" dan denk ik "oh, oké...". Dan ga ik heel snel aan de zijkant. Ja, dat vind ik best wel eng.'

Ook een andere fietser met een licht verstandelijke beperking, deelnemer 7, vindt zwaar en snel verkeer spannend. Ze fietst dan ook het liefst op een vrijliggend fietspad met alleen fietsers (afbeelding 3.6). Als ze op een fietsstrook langs een drukke weg moet fietsen, gaat ze liever de stoep op. Daarnaast is ze soms geneigd abrupt te stoppen of af te stappen wanneer ze zich niet veilig voelt, bijvoorbeeld wanneer ze een verkeerssituatie, zoals een rotonde, niet duidelijk vindt. Hierdoor, in combinatie met dat ze soms haar remweg² moeilijk kan inschatten, komt ze soms in botsing met andere fietsers.

'ik hoor [andere fietsers] soms niet. Omdat het allemaal zo elektrisch gaat en stil. En ze staan ineens voor je [...]. Voor je vind ik het niet zo erg, maar achter wel. [Als ik dan bots,] [...] dan zeg ik "sorry, ik ben niet goed in fietsen", dus wijs ik dat gewoon aan. Dan zijn we ze wel even boos, maar ja.'

Deelnemer 10 heeft ook weleens botsingen of bijna-botsingen meegemaakt, doordat ze bij een groen stoplicht soms andere fietsers laat voorgaan, maar zelf nog voor het stoplicht blijft staan. Soms mondt dat uit in een korte discussie of scheldpartij. Maar, zo zegt ze: ***'[d]an weet ik dat ik gewoon in mijn recht sta en gelijk heb. Dan doe ik dat. En anders is het van "oh oh oh sorry sorry" weet je wel. Ik bied gelijk ook mijn excuses aan [als ik zelf fout zit].'***

Deelnemer 7 laat andere weggebruikers ook liever voorgaan: ***'ik wacht gewoon totdat zij zeggen van "je mag oversteken". Weet je, als hun zeggen van "oh ga maar", dan pas steek ik over. Ik ga niet, als de auto te veel snelheid heeft, dan ga ik niet meer.'*** Botsingen ontstaan hier bij haar gelukkig niet door.

² De afstand die een voertuig, in dit geval een fiets, nog aflegt nadat de remmen zijn ingeduwd.



Afbeelding 3.6 Vrijliggende fietspaden en rustige oversteekpunten met wegmarkeringen vindt deze fietser het fijnst.

Bron: eigen materiaal van de deelnemer.



Suggestie: rekening houden met elkaar

De oplossing voor de volgens de twee fietsers onveilige situaties? Die zit 'm vooral in het gedrag van andere weggebruikers. Deelnemer 7 noemt dat ze het fijn zou vinden als andere weggebruikers wat meer rekening houden met fietsers die willen oversteken. Ook zou ze het fijn vinden als iemand naast haar fietst op drukke wegen, om haar zo een gevoel van bescherming te geven. Deelnemer 10 zou het fijn vinden als andere fietsers haar minder geruisloos zouden kunnen passeren, zodat ze niet hoeft te schrikken: *'[door] [e]en signaal af te geven ofzo. Ik doe [dat] vaak als ik iemand wil passeren, even een belletje, van "ding, ding", ik rijd ergens langs of wat dan ook. Dus dat die persoon weet van, ik passeer je even.'*

Een deel van deze ervaringen herkent ook deelnemer 9. Vanwege zijn beperking zijn onoverzichtelijke of drukke verkeerssituaties moeilijk. Hij legt uit:

'Als er in een omgeving zoveel gebeurt, dan weet je niet meer waar je moet kijken. De gemeente [woonplaats] heeft ook een aantal keuzes af en toe gemaakt. [...] [naam brug] is gewoon voor niemand fijn om over te steken. Zeker niet op de fiets. En als je dan een visuele handicap hebt, dan is dat helemaal geen doen.'

Met zijn rechteroog ziet hij namelijk niets meer, waardoor het hem erg veel energie kost om situaties met veel verkeer te overzien. Drukke wegen en drukke situaties vermijdt hij daarom, als het kan. Ook in het donker fietst hij liever niet meer; de verlichting van de fietspaden is niet goed of zelfs afwezig, en veel fietsers hebben geen of gebrekkige verlichting.

Het liefst fietst hij overdag op een fietssnelweg zonder tegenliggers en het liefst ook zonder andere fietsers: *'[d]an voel ik me gewoon lekker op mijn gemak.'* Wanneer hij ergens afsprekt met iemand, zorgt hij er dan ook voor dat hij een voor hem fijne en veilige route kan nemen. Waar dat niet lukt, stapt hij over op de metro.



Suggestie: betere verlichting en meer contrast

Volgens deelnemer 9 zou het fietsen fijner en veiliger zijn voor hem wanneer de verlichting van fietspaden beter wordt: *'Gemeenten zijn overgestapt op ledverlichting. Dat is heel koel licht waarin alles plat geslagen wordt en er zit eigenlijk weinig diepte bij ten opzichte van die ouderwetse oranje fluorlampen.'*

Om het zicht nog verder te verbeteren, moeten de armaturen van de lampen deels over het fietspad hangen, zodat vooral het fietspad en in mindere mate de berm wordt verlicht. Verder zou het helpen als wegmarkeringen worden vernieuwd voor ze al te erg vervagen, en als andere fietsers hun voor- en achterlicht aanzetten en eventueel reflecterende of niet te donkere kleding dragen. Meer handhaven zou hierbij moeten helpen, aldus de fietser.

4. 'De gaten, de bobbels, dat is echt verschrikkelijk'

Bijna alle fietsers geven aan dat ze weleens belemmeringen ervaren door het type wegdek, de toestand van het wegdek en de breedte (of vooral: de smalheid) ervan. Ook noemen fietsers hindernissen op het fietspad als fietsobstakel.

Afbeelding 3.7

Hobbels in het wegdek door boomwortels



Bron: eigen materiaal deelnemer 5.

● Onregelmatigheden in het wegdek

Verkeersdrempels, scheuren of gaten in het wegdek en hobbels door bijvoorbeeld boomwortels: voor het merendeel van de fietsers zijn dit belemmeringen die het fietsen minder prettig of soms zelfs onmogelijk maken. Zo vertellen twee van de fietsers³ dat drempels en hobbels bij hen tot pijnlijke schokken kunnen leiden. Wegen met een onregelmatig wegdek vermijden ze bij voorkeur dan ook.

Ook voor enkele gebruikers van een driewiel fiets blijken onregelmatigheden in het wegdek suboptimaal. Hierbij gaat het niet zozeer om het voelen van schokken, maar meer om de (steile) helling die op wegen met een onregelmatig wegdek kan ontstaan. Bijvoorbeeld wanneer asfalt wordt aangebracht om barsten vanwege boomwortels door het wegdek te bedekken (afbeelding 3.7). Deelnemer 6 legt hierover uit:

'Dan houd je ook een hoek over die je onmogelijk kan nemen. Dan moet je afstappen of de stoep op [...]. En dan bij het volgende stoplicht kan je weer het fietspad vervolgen. Dus je moet wel tactisch zien van wat komt er. [...] Nu ben ik ook alternatieve routes aan het maken.'

Wegen met een schuin aflopend wegdek voor de afwatering van regenwater, of bolle wegen, kunnen leiden tot vergelijkbare uitdagingen.

Afstappen is niet voor alle fietsers een optie, en de effecten van een onregelmatig wegdek doen zich soms onverwachts voor. Deelnemer 8 vertelt bijvoorbeeld dat hij weleens uit evenwicht raakt door onregelmatigheden in het wegdek. Soms heeft hij dan hulp nodig om op te staan en weer op zijn fiets te komen. Hij probeert ervoor te zorgen dat hij altijd met zijn voeten de grond kan raken, en, als het even kan, hobbelige wegen te vermijden. Zo hoopt hij toekomstige valpartijen te voorkomen.

● Steile bruggen

Steile stukken wegdek zijn soms al een uitdaging, maar dit geldt nog sterker voor bruggen: deze zijn al gauw te steil, zeker voor fietsers zonder elektrische ondersteuning. Deelnemer 5 deelt haar ervaring: ***'[i]k heb één keer geprobeerd [een steile brug in mijn gemeente] te nemen. Toen kwam ik niet verder dan halverwege. Toen hing ik daar met de fiets in de remmen. Toen dacht ik van, nu moet er iemand langskomen hoor, want ik ga anders kiepen.'***

Ook deelnemer 8 vindt steile bruggen lastig. Verder noemt deelnemer 10 de steilheid van bruggen als een belemmering: een beklimming, zoals ze het omschrijft, vindt ze ***'pittig'***. Maar gelukkig hoeft ze niet vaak over een brug te fietsen, en kan ze de inspanning die het kost ook relativeren: ***'[a]ls ik weet dat ik naar boven moet klimmen, ga ik [uiteindelijk] ook weer naar beneden.'***

³ Eén fietser met een mobiliteitsbeperking en een ander met NAH, beide op een fiets met twee wielen.

● Breedte van het fietspad

Soms is het wegdek wel vlak en effen, maar te smal. Vooral gebruikers van een driewielers ervaren hier problemen mee. Een gebruiker van een driewielers die meestal in landelijk gebied fietst, deelnemer 4, vertelt dat hij zijn zijspiegels soms moet inklappen om een mogelijke botsing te voorkomen. Overwegend heeft hij verder geen problemen met de breedte van fietspaden; in het buitengebied is het immers minder druk op het fietspad en zijn er dus minder mensen om het fietspad mee te delen.

In stedelijk gebied is dit wel anders. Deelnemer 5 vertelt bijvoorbeeld dat ze andere fietsers op de soms smalle fietspaden niet goed kan inhalen, en andersom. Deelnemer 2 voelt zich met haar brede fiets soms net een automobilist; op smalle fietsstroken komen tegenliggers er niet of nauwelijks langs.

Twee andere fietsers noemen daarnaast nog dat ze tijdelijke versmallingen van een weg lastig vinden, bijvoorbeeld wanneer daar werkzaamheden worden uitgevoerd of er grote wagens staan van leveranciers. Deelnemer 10 vertelt dat ze dit soort situaties onvoorspelbaar vindt: **'dan moet ik maar gaan improviseren omdat er een bestelwagen in de weg staat.'** Ze gaat dan de stoep op om langs de wagen te kunnen, maar vindt dat vervelend. **'Het liefst [heb ik] gewoon hele brede wegen waar iedereen gewoon normaal door kan.'**

Soms verandert de weg ook onverwachts en ogenschijnlijk onnodig, ook in het rustigere buitengebied. Deelnemer 5 maakte bijvoorbeeld een fietstocht langs een aantal dorpjes in landelijk gebied, en kwam op een 'heel breed fietspad' terecht. Maar vervolgens moest ze door een klaphek en kwam ze op een dijk met schapen terecht: **'toen was het een fietspad met één bandenspoor. [...] En ik dacht, ja, oké, dat is dan een bandenspoor voor een gewone fiets. [...] gelukkig was het niet zo heel erg lang stuk. Maar ja, dat is dan toch wel even zwaar trappen dan.'**

● Hindernissen op de weg

Sommige wegen zijn van zichzelf (tijdelijk) smal, maar andere kunnen smal zijn vanwege permanente obstakels, zoals hekken en paaltjes. Gelukkig noemen maar drie van de elf fietsers dit als een belemmering.

Voor een van de fietsers, deelnemer 4, gaat het vooral om hekjes en paaltjes die moeten voorkomen dat verkeer te hard rijdt. Hij snapt het belang ervan, maar vindt het vaak wel een uitdaging: **'[Dan] staat [er] hier een hekje, hier staat een hekje en dan staat hier weer een hekje. En dan moet je je er echt zo doorheen slaan. En met een driewielers is dat best wel een dingetje, want dat gaat gewoon niet.'**

Meestal fietst hij dan ook een stukje om wanneer hij dergelijke obstakels tegenkomt. Verder vermijdt hij het liefst grote steden vanwege de vrees met zijn fiets per ongeluk in een tramrail vast te raken.

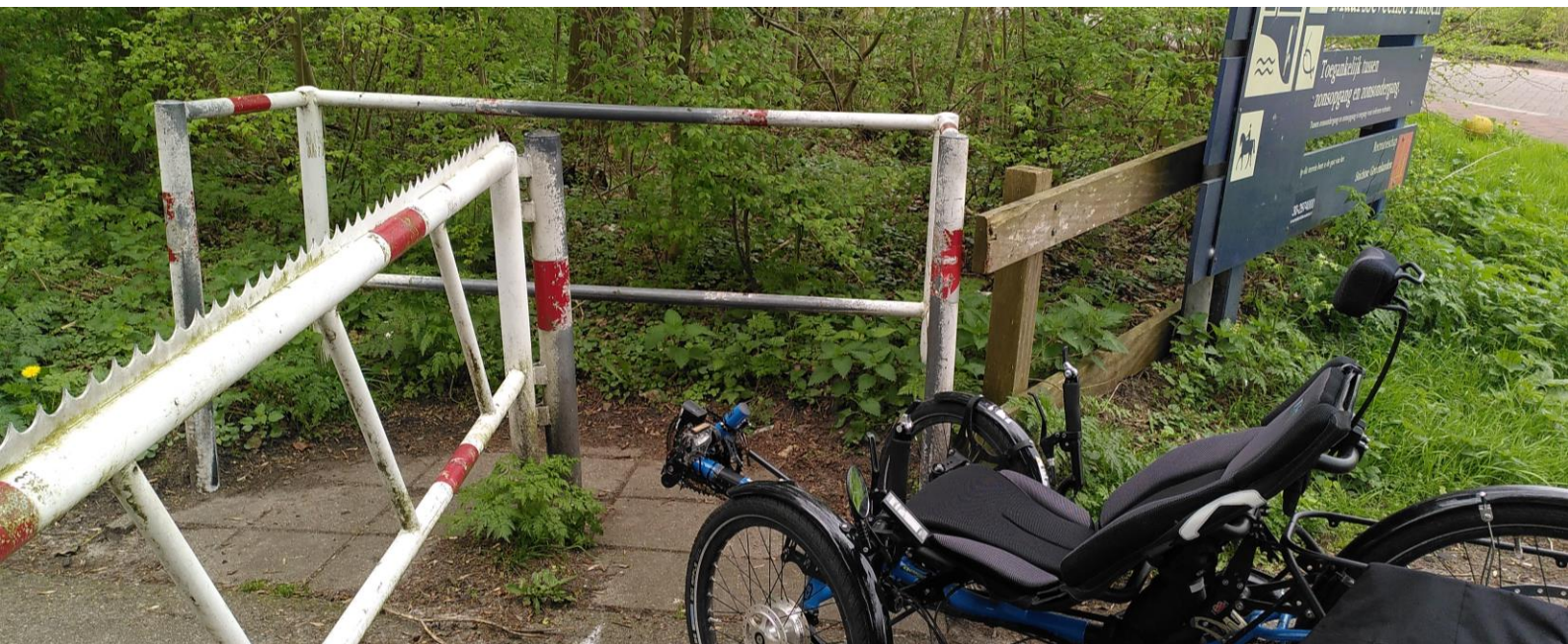
Ook zijn er andere mogelijke hindernissen waar je goed op moet letten, aldus deelnemer 6:

'[Je] moet zorgen dat je nooit in een put terechtkomt met één wiel. Want dan piep je zo om. Dat is me in de eerste week ook een keer grandioos goed gelukt. [...] En dat is waar je ook goed haar op je tanden moet krijgen. Dat je zorgt dat je je niet laat opjatten door het [naam stad]se verkeer.'

Een andere hindernis, opnieuw vrij specifiek, vormt de fietssluis. Deelnemer 2 fietst vrij frequent naar een meer nabij haar woonplaats, maar stuit dan op een fietssluis waar ze met haar brede fiets onmogelijk doorheen komt. Momenteel is de enige oplossing: **'[Ik] moet eigenlijk bijna gewoon de hele lengte van het meer [...] gewoon twee keer fietsen.'** Ze zou dan ook graag zien dat de fietssluis verdwijnt of op een of andere manier open kan voor passerende fietsers.

Afbeelding 3.8

De fietssluis in kwestie. Met een fiets, laat staan een driewielligfiets, kom je hier niet langs.



Bron: eigen materiaal van de deelnemer.



Suggestie: zo veel mogelijk vlakke, effen en vrijliggende fietspaden

Over de oplossing voor de soms hobbelige fietspaden met obstakels zijn de fietsers het eens: die paden moeten minder schuin worden aangelegd en het wegdek moet zo effen mogelijk zijn, bij voorkeur van asfalt. Daarnaast kunnen gemeenten en andere partijen letten op de hellingshoek van het wegdek op bijvoorbeeld hoge bruggen: nu is de klim voor meerdere fietsers te intensief.

5. '[V]erkeersregels zijn suggesties geworden'

Het fietsen zelf kan soms al een uitdaging zijn, mede door de inrichting van de fysieke omgeving. Maar ook andere verkeersdeelnemers kunnen hierin een rol spelen. Het gaat hierbij enerzijds om het gedrag van deze andere verkeersdeelnemers, en anderzijds om de drukte die deze fietsers, automobilisten en voetgangers kunnen creëren met elkaar.

● Gedrag

Andere weggebruikers kunnen gezellig zijn om bijvoorbeeld mee samen te fietsen, maar ze kunnen ook hinderlijk zijn. Eigenlijk alle deelnemers ervaren in meerdere of mindere mate hinder door het gedrag of de aanwezigheid van andere fietsers, automobilisten, scooterrijders of andere verkeersdeelnemers.

Ze noemen opgevoerde scooters en fatbikes die op hoge snelheid voorbij razen, scholieren die **'hardnekkig met z'n tweeën fietsen'**, afgesneden worden en geen voorrang krijgen. **'Sommige mensen zijn heel netjes, die geven je de ruimte en die laten je voorgaan wanneer ze het zelfs niet eens hoeven. En anderen die rijden je bijna plat terwijl ze je voorgang moeten verlenen'**, vertelt deelnemer 4.

Eén van de fietsers, deelnemer 5, heeft het idee dat andere fietsers haar niet serieus nemen en daarom geen rekening met haar houden in het verkeer. **'Mensen denken vaak van "oh die is gehandicapt, die zal ook wel een beetje... een steekje los hebben hierzo"'**. Een paar andere fietsers vertellen dat ze met hun driewieler vooral minder goed worden gezien, en daarom een vlaggetje aan hun fiets hebben bevestigd om voor met name automobilisten beter zichtbaar te zijn.

Deelnemer 11 vat samen:

'Mensen moeten geconcentreerd fietsen en op hun medeweggebruikers letten. [...] Muziekje, mag. Maar dat je op je telefoon zit te kijken en dat je niet meer je hand uitsteekt en standaard door rood rijdt en standaard op de stoep fietst, dat zijn andere dingen.'

Over wat voor onbehoorlijk gedrag een verkeer een oplossing zou kunnen zijn, is geen overeenstemming onder de deelnemers. Ideeën voor oplossingen lopen uiteen van het scheiden van verkeersdeelnemers naar snelheid, zodat ze niet allemaal van dezelfde weg gebruik hoeven te maken, tot verplichte fietslessen voor serieovertreders en scherpere handhaving.

● Drukke

Alleen al de aanwezigheid van andere verkeersdeelnemers kan voor sommige van de fietsers problemen opleveren, met name als het om grote aantallen gaat. Zo ligt voor enkele fietsers met NAH of een licht verstandelijke beperking en voor een fietser met een visuele beperking overprikkeling op de loer. Deelnemer 7 legt uit:

'[h]eel veel rondkijken, heel veel inspannen en dan moet je nog boodschappen doen. Dan ben ik blij als ik thuis ben, dat ik het gehaald heb. Het overleefd heb.'

Het in de gaten houden van het verkeer, anticiperen op de acties van andere verkeersdeelnemers, het geluid van motoren en toeters, het volgen van de regels: allemaal kost het energie. Daarom mijden meerdere fietsers centra van grote steden. Ze kiezen bewust voor andere routes, of doorkruisen het stadscentrum buiten de spits. Deelnemer 9 vertelt hierover:

'[Drukke gebieden zoals het stadscentrum] zijn de gebieden die ik het liefst probeer te vermijden. [...] Je fietst onzeker, want ik weet niet wat ik niet zie. Dus ik ben continu aan het scannen, met het risico dat ik eigenlijk iets over het hoofd zie. En dan heb je ook vaak dat je toch schrikachtig reageert, want er gebeurt opeens iets. Er gaat een deur open van een auto, of er komt iemand uit de zijstraat.'

6. '[I]n die handhavingswereld is eigenlijk heel veel zendingswerk te doen'

Het is niet fijn om steeds herkend te worden als iemand met een beperking, zeker wanneer andere mensen je dan vervolgens niet serieus nemen (zie belemmering 5). Maar er zijn ook situaties waarin het fijn is voor meerdere van de deelnemers als ze herkend worden als fietser met een beperking. Bijvoorbeeld tijdens het fietsen of het parkeren van een fiets op een plek waar dit eigenlijk niet mag.



Ontheffing

Een ontheffing aanvragen is een optie, zoals bij belemmering 2 aan bod kwam. Maar zo'n ontheffing kan erg prijzig zijn: een ontheffing voor onbepaalde tijd om in voetgangersgebied te mogen fietsen en kort te parkeren als fietser met een beperking, kost in de gemeente Utrecht 100,05 euro (Gemeente Utrecht, 2024). Ook in andere grotere gemeenten zijn de kosten hoog: 40,10 euro per jaar in Amersfoort ([Gemeente Amersfoort, z.d.](#)), en 70 euro voor vijf jaar in Weert ([Gemeente Weert, z.d.](#)).

In kleinere gemeenten zijn de kosten beduidend lager: 38,05 euro per vijf jaar in Lansingerland ([Gemeente Lansingerland, z.d.](#)) en 12,25 euro in Oss ([Gemeente Oss, z.d.](#)). In de gemeente Apeldoorn is een ontheffing voor driewiel fietsen en loopfietsen niet eens nodig: de handhaving verwijdt deze fietsen niet uit de binnenstad ([Gemeente Apeldoorn, z.d.](#)). In Groningen is de ontheffing gratis ([Gemeente Groningen, z.d.](#)), net als in Maashorst ([Gemeente Maashorst, z.d.](#)).

In de grote gemeenten Amsterdam, Den Haag en Rotterdam, net als in vele andere gemeenten in Nederland, lijkt geen ontheffingsregeling te bestaan. De kosten en de regelgeving zijn dus gemeenteafhankelijk. De gemeenten met een regeling geven een sticker of bordje uit om de ontheffingsregeling op de fiets zichtbaar te maken. Nadeel is wel dat deze ontheffingen alleen geldig zijn in de gemeente waar de fietser woont en waarvoor de ontheffing is aangevraagd. Een fiets met een Utrechtse ontheffing parkeren in voetgangersgebied in Amersfoort is dus geen optie. Ook is niet iedereen bekend met de betekenis van de bordjes en stickers.

Een ontheffing om toch in bepaalde gebieden te mogen fietsen en te parkeren is, kortom (zie kader), voor veel van de fietsers geen aantrekkelijke oplossing om herkend en erkend te worden.

Verder leeft het gevoel dat handhavers moeilijk te overtuigen zijn van het bestaan van eventuele uitzonderingen op de standaardregelgeving. Bijvoorbeeld het mogen gebruiken van een loopfiets in de stationshal van grote treinstations of in winkels of publieke gebouwen. Enkele fietsers geven dan ook aan weleens in verhitte discussies terecht te komen met handhavers of beveiligingsbeambten. Deelnemer 1 deelt haar ervaring:

'Soms beland je weleens in aanvallende discussies die buitengewoon onplezierig zijn. En ik ga ze niet meer uit de weg en ik ben verbaal natuurlijk best wel sterk en ik ken de regels ook. Maar [...] als ik een slechte dag heb, heb ik echt wel eens dat ik bij wijze van spreken tot tranen toe, ja, me sta te verdedigen. En dan kan dat gewoon echt heel vervelend zijn.'

Ze zou, net als enkele anderen, herkenbaarder willen zijn als fietser met een beperking, om zo geen vervelende discussies meer te hoeven hebben. **'[S]oms denk ik zelfs dat je een hoed op moet zetten [om herkenbaar te zijn],'** zegt deelnemer 1 hierover.

Ook andere fietsers hebben vervelende ervaringen gehad met de gemeentelijke handhaving. Zo vertelt deelnemer 5: **'een vriendin van mij die heeft een scootmobiel en die heeft een keer de scootmobiel uit de handen van de handhavers moeten trekken. Die waren gewoon haar scootmobiel aan het afvoeren terwijl ze uit eten was. Echt, hier word ik zo kwaad van.'**

Ook zelf heeft deelnemer 5 een vervelende situatie meegemaakt. Voor een bijeenkomst van haar werk bij de gemeente kon ze haar fiets niet in de fietsenstalling kwijt omdat deze ontoegankelijk was. Op advies van een collega parkeerde ze haar fiets buiten de fietsenstalling:

'[Ik was bij] een bijeenkomst over inclusie en diversiteit. En toen vroeg die trainer zo van, "nou, hoe zitten jullie erbij?" Ik zeg van "nou, ik zit een beetje op hete kolen, want mijn fiets hè, in theorie kan die worden weggehaald". En toen zei een collega van handhaving: "oh ja ik heb de opdracht gegeven om vandaag te handhaven hierzo". [...] En nou dat gesprek ging verder en verder en toen zeiden twee collega's van "nou, weet je wat, geef maar die sleuteltjes, we sjouwen hem wel even de stalling in". En ik kwam toen terug, geërgerd, want de handhavers waren inderdaad net bezig met mijn fiets. Weet je, hoe stom kun je zijn?'

Dat de bijeenkomst ook nog eens over inclusie en diversiteit ging, maakte de situatie voor haar extra krom.

Afbeelding 3.9

Ontheffingsbordje uitgegeven door Gemeente Utrecht



Bron: eigen materiaal van de deelnemer.



Suggestie: een herkenningsbordje of pas met landelijke erkenning

Huidige middelen om kenbaar te maken dat bij een fietser sprake is van een beperking, blijken onvoldoende effectief, aldus de deelnemers. Deelnemer 1: *'ik heb wel een gehandicaptenparkeerkaart en een OV-begeleiderskaart. Maar die hebben dan voor heel veel mensen weer geen functie of geen status. Dus het is al ingewikkeld om je in de openbare ruimte kenbaar te maken'.*

Wat deelnemer 1 betreft zou de Fietzersbond of de ANWB een landelijk erkend bordje kunnen uitgeven. En dan natuurlijk het liefst kosteloos. Zo zijn fietsers niet meer aangewezen op de gemeente waar ze wonen voor een ontheffing, en kunnen ze hun fiets ook parkeren in de binnenstad van andere gemeenten.

7. '[V]olgens mij heeft de gemeente helemaal geen beleid'

Voor veel van de oplossingen ligt volgens de fietsers de bal bij de gemeente. Over de huidige inspanningen van hun thuisgemeente om een toegankelijke openbare ruimte te waarborgen, zijn niet alle fietsers even tevreden. Zo voelen enkele van de fietsers zich niet gehoord wanneer zij een klacht indienen of zich kritisch uiten.

Deelnemer 11 vertelt over de reacties die ze per mail krijgt van ambtenaren: *'ik krijg heel veel politiek correcte antwoorden. "Ja, dat zullen we meenemen", [...] "dat nemen we mee". Of "daar moeten we eens goed naar kijken". Dat soort flauwekul, dat is niet spijkers met koppen slaan. Dat zit geen zoden aan de dijk.'*

Volgens deelnemer 11 doet de gemeente bijvoorbeeld onvoldoende om blindengeleidelijnen vrij te houden van fietsen, en maakt een lokale belangenorganisatie voor mensen met een beperking onvoldoende impact met haar acties. Volgens deze deelnemer komt dat doordat de organisatie subsidie krijgt van de gemeente en daardoor niet voldoende kritisch kan zijn.

In de ervaring van deelnemer 6 bereik je als burger eigenlijk alleen iets wanneer je je verenigt en je net zo lang inspant voor een gezamenlijk doel tot het gerealiseerd is, in samenwerking met de gemeente. Op die manier is het gelukt de gemeente aandacht te laten besteden aan toegankelijkheid bij het ontwerp van een nieuwe fietsenstalling.

Maar met de gemeente gaat het niet altijd zo voorspoedig, weet deelnemer 5, lid van dezelfde vrijwilligersorganisatie als deelnemer 6. Over de inspanningen van de gemeente zegt ze:

'Het is echt minimaal wat er gebeurt. Ja, [...] ik vind het echt huilen met de pet op hoor. [...] En dat is voor een groot deel onwetendheid. Geen onwil. Want toen ik in het revalidatiecentrum zat en voor het eerst in die rolstoel naar buiten ging, dacht ik van "nou, we gaan even naar buiten". Ik kwam het gebouw nauwelijks uit. Het is gewoon echt verschrikkelijk slecht allemaal. En dat weet je gewoon niet als je het niet meemaakt.'

Wat de gemeente uiteindelijk neerzet, vindt ze teleurstellend. De gemeente heeft bijvoorbeeld een handboek over het correct aanleggen van blindengeleidelijnen, maar past dat vervolgens niet altijd correct toe, aldus slechtziende vrienden van deelnemer 5.

Verder heeft de gemeente recent een voortgangsrapportage gepubliceerd, waarin ze zich volgens deelnemer 5 vooral op de borst klopt en mooie ambities noemt, maar waar in de praktijk weinig van te zien is. Deelnemer 5: ***'Ik heb zitten huilen toen ik dat document las.'***

Deelnemer 1 heeft gemengde gevoelens bij wat haar eigen gemeente doet: ***'Ze doen wel iets aan parkeervoorzieningen, ze doen iets aan de inrichting van de straten, maar bijvoorbeeld het probleem in de binnenstad wat ik je schetste, dat lossen ze dan weer niet op.'*** Als ze hier vervolgens met de gemeente contact over opneemt, krijgt ze te horen dat het oplossen van de problemen met toegankelijkheid in de binnenstad 'ingewikkeld' is.

Ook deelnemer 8 heeft weleens zijn klacht gedaan, in zijn geval tijdens de aanvraag voor zijn scootmobiel, die hij alleen zou krijgen wanneer hij zijn driewiel fiets weer zou inleveren. Hij kreeg te horen: ***'Zo zijn de regels nou eenmaal. Er is gewoon geen andere weg mogelijk.'*** Een onbevredigende reactie.



Suggestie: blijf met elkaar in gesprek

Volgens deelnemer 4 is het belangrijk om als partijen, bijvoorbeeld de gemeente en bewoners, naar elkaar te blijven luisteren. Goede en heldere communicatie kan al veel spanning uit de lucht halen, denkt hij. *'[S]oms kunnen bepaalde dingen niet gerealiseerd worden, omdat het gewoon niet kan in de stad, qua ruimte niet. [A]ls blijkt dat dat gewoon niet kan en je hebt het samen geprobeerd [...] Als het niet kan, dan kan het gewoon niet'*, aldus deelnemer 4.

Hij vindt het dan wel belangrijk dat de gemeente het besluit iets niet of anders te doen gemotiveerd neemt, en niet *'klakkeloos'* acties uitvoert die niet bewezen effectief zijn.

De visie van de professionals

In dit hoofdstuk gaan we in op de perceptie die professionals hebben van de fietsomgeving van fietsers met een beperking. De professionals zijn in hun werk op verschillende manieren bezig met de toegankelijkheid van fietsen voor mensen met een beperking. Zij reflecteren in dit hoofdstuk op de resultaten uit hoofdstuk 3 en delen hun ideeën over mogelijke oplossingen voor de problemen die fietsers met een beperking ondervinden.

4.1 De professionals en hun rol

De professionals die wij spraken, zijn op verschillende manieren bezig met fietsen en toegankelijkheid.

- Twee professionals houden zich als medewerkers bij een kennisinstituut vooral bezig met het beschikbaar stellen en verspreiden van informatie. Bijvoorbeeld via webinars over onderwerpen als het parkeren van aangepaste fietsen, of via gestandaardiseerde richtlijnen over de inrichting van infrastructuur of de openbare ruimte.
- Een andere professional werkt vanuit een belangenvereniging aan een project dat erop gericht is om op te komen voor de belangen van mensen met een aangepaste fiets. Uiteindelijk moet het project zich ook gaan richten op fietsers met (ook) andere beperkingen dan een motorische beperking. Onderdeel van het project is de raadpleging van een klankbordgroep, bestaande uit 35 fietsers met een beperking. Zij voorzien de belangenorganisatie van advies. De belangenvereniging heeft een lobbyrol.
- Twee andere professionals werken bij een ontwerp- en adviesbureau. Zelf hebben zij vooral een adviserende rol. Zij werken aan projecten in opdracht van onder meer gemeenten. Hierbinnen hebben zij de mogelijkheid om de opdrachtgever te wijzen op het belang van toegankelijkheid voor mensen met een beperking, en de noodzaak om die toegankelijkheid in de uitvoering van het project mee te nemen.
- Een aantal professionals uit de sessie is samen betrokken bij het opstellen van een handboek met richtlijnen over toegankelijk ontwerp van de openbare ruimte.

4.2 Reflectie op ervaringen van fietsers met een beperking

Betekenis van fietsen

Een van de professionals heeft in haar werk direct met fietsers met een beperking te maken, en kan dus wat zeggen over wat fietsen voor deze mensen kan betekenen. Uit gesprekken weet zij dat veel fietsers met een beperking (grotendeels) van hun fiets afhankelijk zijn om ergens naartoe te kunnen reizen: **'bijvoorbeeld het OV is lang niet altijd te gebruiken door mensen met een beperking, waardoor de fiets eigenlijk nog belangrijker voor hen wordt als alternatief.'** Dit komt overeen met de ervaringen van de fietsers in hoofdstuk 3.

De overige professionals baseren zich op de ervaringen van derden, en hebben daardoor vooral kennis van (algemene) belemmeringen en mogelijke oplossingen.

Belemmeringen om te fietsen: (h)erkenning

● Aanvraag van een vergoeding via de WMO

Over de mogelijkheid om via de gemeente vanuit de WMO een vergoeding aan te vragen voor een fiets, kunnen de professionals kort zijn: dat is momenteel niet goed geregeld. Ze herkennen het sentiment onder de fietsers uit hoofdstuk 3, waarin de fietsers het hebben over hoe ingewikkeld de aanvraag is en hoe tegenstrijdig en willekeurig het beleid kan zijn.

Zo sprak een van de professionals met leden van haar klankbordgroep over belemmeringen om te fietsen. Over de WMO ging het maar weinig: **'de meesten hadden daar eigenlijk niet eens meer zin in, omdat ze zoveel gedoe hebben gehad. Dus ik denk dat dat wel tekent hoe erg die problematiek wel is.'**

En niet alleen de aanvraag zelf is lastig, vertelt ze, maar ook de regels waaraan je bent gebonden wanneer je de fiets eenmaal hebt. Zo kun je je fiets niet zomaar meenemen naar het buitenland, omdat de fiets vanwege de hoge waarde niet altijd verzekerd kan worden. Hierdoor mogen sommige fietsers zelfs niet te ver buiten hun eigen regio reizen met hun fiets.

Hier komt bij dat de regels verschillen per gemeente, aldus een professional: **'De ene gemeente die geeft iemand een fiets als iemand graag een fiets wil. De andere zegt "nee, wij geven liever een scootmobiel. Want dat is makkelijker, dat past makkelijker binnen de regels".'** Dit raakt aan wat verschillende fietsers vertelden over hun ervaringen met de aanvraag van een vergoeding via de WMO.

Een van de professionals die vanuit haar privéomgeving ervaring heeft met de WMO, noemt het WMO-stelsel zelfs **'rampzalig'**. Ze legt uit:

'Al dat soort regelingen zijn gewoon papieren ellende en jaarlijkse indicaties dat je nog steeds moet aangeven of je geen niet is aangegroeid als je maar één been hebt, bij wijze van spreken.'

In hun beleid gaan gemeenten uit van wantrouwen, lijkt ze te suggereren. Daarnaast is het stelsel onnodig ingewikkeld, en kan het lastig zijn om met de overheid in contact te komen bij vragen of opmerkingen.

Maar, zo nuanceert een andere professional, **'het is makkelijk om de schuld bij gemeenten te leggen'**. Volgens haar hebben de gemeenten te weinig middelen beschikbaar om tegemoet te komen aan de vraag die er onder mensen met een beperking is, maar breder ook de samenleving, naar hulpmiddelen en andere vormen van ondersteuning.

● **Parkeren van de fiets en handhaving**

Volgens enkele professionals wordt het parkeren van fietsen in de openbare ruimte de laatste jaren als een steeds groter probleem gezien. De ruimte die fietsen in beslag nemen, gebruiken gemeenten liever voor andere doeleinden, aldus de professionals.

Daarom wordt met name in grotere gemeenten het fietsparkeerprobleem ondervangen door ondergronds parkeerplekken beschikbaar te stellen. Dit maakt de openbare ruimte toegankelijker voor voetgangers met een beperking (er zijn minder obstakels), maar niet zozeer voor fietsers met een beperking, denkt een professional.

Een andere professional vermoedt dat veel fietsers alsnog wel in de openbare ruimte kunnen parkeren, ook als dat eigenlijk niet mag. Maar dit geldt vooral voor fietsers met een fiets die duidelijk ontworpen is voor een gebruiker met een beperking: genoeg fietsers met een beperking maken namelijk gebruik van een fiets die niet of nauwelijks (zichtbaar) aangepast is. Het onderscheid kunnen maken tussen fietsen van mensen met een beperking en fietsen van mensen die geen beperking hebben, is voor handhavers daardoor lastig, denkt de professional.

Hoewel veel gemeenten het parkeren van aangepaste fietsen in de openbare ruimte lijken te gedogen, hebben veel fietsers met een beperking toch moeite met het stallen van hun fiets in de openbare ruimte, aldus een van de professionals. Als nergens duidelijk is vastgelegd dat de gemeente aangepaste fietsen niet weghaalt, kunnen mensen met een beperking die hun fiets in de openbare ruimte parkeren niet met een gerust hart een paar uur op een terras gaan zitten, noemt ze.

En als een fietser dan besluit de (aangepaste) fiets in een ondergrondse stalling te parkeren, dienen zich andere problemen aan. Voorbeelden hiervan zijn een ingangsroute die te steil is of liften die vaak kapot zijn, waardoor toegang tot de fietsenstalling al lastig is, zo illustreert ze.

● **(H)erkenning van de beperking**

In het verlengde van de discussie over het parkeren van de fiets ligt de discussie over herkenbaarheid: wanneer is iemand een fietser met een beperking, en welk type fiets is een 'aangepaste fiets'? Volgens een professional knelt het steeds meer tussen regelgeving over het parkeren van fietsen in de openbare ruimte enerzijds,

en de behoefte van mensen met een beperking om hun fiets daar te parkeren doordat (ondergrondse) stallingen niet toegankelijk zijn anderszids.

Iets van een herkenningsteken voor fietsen van mensen met een beperking, zoals dat er ook is voor auto's van mensen met een beperking, zou wat dat betreft een uitkomst kunnen zijn, legt hij uit. **'Dat ze toch dan in de openbare ruimte kunnen parkeren als ze niet een andere optie hebben.'**

Een andere professional, die betrokken is bij het gehandicaptenvoertuigkader voor het ministerie van I&W, vertelt dat in een aantal andere landen verzekeringsplaatjes worden gebruikt voor (aangepaste) voertuigen voor mensen met een beperking. In Nederland zou dit volgens haar ook voor fietsen kunnen worden ingevoerd.

Bovendien ontstaat er op die manier een landelijke registratie van aangepaste fietsen, een overzicht dat nu nog ontbreekt. De professional: **'ik denk eigenlijk dat je [met een herkenningsplaatje] twee problemen kan tackelen. Eén is dus dat je wel registreert welke voertuigen er zijn. En twee is dus dat de voertuigen herkenbaarder worden, ook de aangepaste fietsen.'** Een knelpunt hierbij is dat een aangepaste fiets lastig te verzekeren is, zoals in hoofdstuk 3 aan bod kwam.

● **Ervaren veiligheid**

De professionals erkennen dat (het ervaren van) een gebrekkige veiligheid in het verkeer fietsers met een beperking het meest benadeelt. Wel zien de professionals aspecten als drukte, chaos en onoverzichtelijke situaties in het verkeer als een universeel probleem voor fietsers. Volgens een van de professionals proberen gemeenten dit bredere probleem al aan te pakken:

'Ik denk dat een van de bekendste voorbeelden is dat Utrecht nu zo druk is met fietsers, dat Gemeente Utrecht zelf er ook heel erg mee bezig is van "hoe kunnen we fietsers spreiden?" Die zijn zich heel erg bewust van de negatieve consequenties van die drukte.'

Met 'die drukte' doelt ze op bijvoorbeeld overprikkeling, een gebrek aan overzicht en minder ruimte op het fietspad. Maar daarin richt de gemeente Utrecht zich volgens haar dus niet specifiek op fietsers met een beperking, maar op een breder spectrum aan groepen die lastig manoeuvreren in de fietsdrukte, zoals ouderen.

● **Kwaliteit van het wegdek**

Hobbels, gaten en steile hellingen zijn niet alleen nadelig voor fietsers met een beperking, maar voor alle fietsers. Bij beleidsmakers en ontwerpers is er aandacht voor deze belemmering voor fietsers, maar die aandacht gaat niet specifiek uit naar fietsers met een beperking, aldus een van de professionals.

Volgens een andere professional zou het eigenlijk niet zo moeten kunnen zijn dat fietsers met een beperking hinder ondervinden van de kwaliteit van het wegdek: **'als je dit ervaart, dan is niet altijd alles ook volgens richtlijn aangelegd. Want de steile hellingen zouden dan eigenlijk niet moeten kunnen.'** Maar volgens haar collega omvatten de richtlijnen (voor toegankelijkheid) niet alles.

Hij legt uit dat vaak verkanting⁴ wordt toegepast, waardoor het wegdek niet helemaal vlak is. Voor fietsers op een fiets met twee wielen is dit geen probleem, maar fietsers op een drie- of vierwiel fiets moeten steeds tegensturen om rechtdoor te blijven gaan. Daarom probeert hij verkanting in wegontwerp te vermijden.

Een andere professional wil nog wel een nuance aanbrengen: **'[de mensen uit de klankbordgroep die ik heb gesproken] vinden niet per se dat elk stukje infrastructuur maar perfect toegankelijk voor hen hoeft te zijn. Dat is niet wat zij eisen, maar wel dat ze gewoon op belangrijke plekken kunnen komen.'** Oftewel, de basis moet op orde zijn, zodat flink omrijden niet meer nodig is.

4.3 Werken aan oplossingen

Uitdagingen en oplossingen

De professionals zouden graag zien dat de fietsomgeving toegankelijker wordt voor mensen met een beperking, en dragen daar ook graag aan bij. Maar ze voorzien hierbij wel een aantal uitdagingen, of ondervinden deze al:

- lastig (juridisch) onderscheid kunnen maken tussen fietsen van mensen met een beperking en fietsen van mensen zonder beperking (zoals in de vorige paragraaf besproken);
- het niet, deels of onjuist toepassen van bestaande richtlijnen over toegankelijkheid;
- gebrek aan eigenaarschap over het toegankelijkheidsvraagstuk in de fietsomgeving;
- tegenstrijdige belangen;
- het feit dat niet iedereen direct herkenbaar wil zijn als iemand met een beperking;
- doelen rondom toegankelijkheid die niet concreet genoeg zijn.

● Niet, deels of onjuist toepassen van de richtlijnen

Dat richtlijnen in veel gevallen niet, deels of onjuist worden toegepast door bijvoorbeeld gemeenten en ontwerp bureaus, kwam deels al aan bod in de vorige paragraaf. Volgens enkele professionals komt het veel voor dat niet-toegankelijke ontwerpen voortkomen uit het niet of beperkt aanhouden van de bestaande richtlijnen.

⁴ Verkanting is een begrip uit de verkeerskunde. De definitie luidt volgens de begrippenlijst van CROW: 'Verkanting is de dwarshelling in de boog van een weg, om de middelpuntvliedende kracht van rijdende voertuigen geheel of gedeeltelijk te compenseren' (CROW, z.d.).

Een van de professionals: **'je [kunt] wel op papier dingen heel goed beschrijven hoe het zou moeten. Maar dat pakt in de praktijk niet altijd zo uit'**. Een andere professional herkent dit en geeft als voorbeeld dat het plaatsen van hekjes bijvoorbeeld niet in de richtlijnen staat, maar dat je die hekjes vervolgens toch overall tegenkomt. Die hekjes kunnen, net als andere obstakels, belemmerend werken voor fietsers met een beperking (hoofdstuk 3).

Mogelijk raakt dit probleem aan het feit dat bestaande richtlijnen suggesties en geen verplichting zijn: toegankelijkheid is nu nog onvoldoende in beleid en in wetgeving verankerd.

● Gebrek aan eigenaarschap

Dat er niemand lijkt te zijn in Nederland die verantwoordelijk is voor het toegankelijk maken van de fietsomgeving, is een onderliggend probleem in het niet, deels of onjuist toepassen van de richtlijnen, aldus de professionals. Onduidelijk is ook wie ermee aan de slag zou kunnen gaan. Dit geldt evengoed voor bijvoorbeeld het invoeren van een landelijke gehandicaptenparkeerkaart voor fietsers. Een professional heeft geprobeerd hiervoor te lobbyen, maar kon niet ontdekken bij wie ze met haar boodschap moest zijn.

Aan dit gebrek aan eigenaarschap liggen volgens de professionals weer andere problemen ten grondslag.

○ Gebrek aan bewustzijn over de noodzaak van toegankelijk ontwerp van de openbare ruimte

Ontwerpers en beleidsmakers die zich in meerdere of mindere mate met toegankelijkheid bezighouden, zien toegankelijk lang niet altijd als een noodzaak. Soms is toegankelijkheid voor hen een 'optie' of iets wat achteraf nog in een plan wordt verwerkt. Maar zo kom je niet tot de meest toegankelijke ontwerpen.

Een professional geeft als voorbeeld dat een station was verbouwd, maar dat mensen met een motorische beperking niet (makkelijk) op de perrons konden komen. **'[D]e betreffende persoon vond dat het toch wel gedeeltelijk toegankelijk was. Dus dat heb je dan echt gehad (dan ben je er echt klaar mee).'**

Een andere professional merkt dat het vooral steeds dezelfde mensen zijn die betrokken zijn bij landelijke en regionale initiatieven om de toegankelijkheid te verbeteren voor mensen met een beperking. **'[Dat] zijn eigenlijk allemaal believers'**, vult een andere professional aan. De andere professional: **'[en daarnaast is er] een heel groot deel dat [toegankelijkheid] ook helemaal niet interessant vindt. Nou, andere dingen belangrijker vindt.'**

○ Gebrek aan kennis over toegankelijkheid of bestaande toegankelijkheidsrichtlijnen

Nederland kent veel verkeerskundigen, maar de meesten van hen zijn niet zo thuis in het onderwerp toegankelijkheid. Volgens een van de professionals ontbreekt het aan mensen met zowel verkeerskundige kennis als kennis over toegankelijkheid.

Mensen die over kennis van beide terreinen beschikken, zouden volgens enkele van de professionals geschikt zijn om het toegankelijk maken van de fietsomgeving landelijk te coördineren.

○ Verkokering binnen de overheid, waardoor verschillende beleidsdomeinen langs elkaar in plaats van met elkaar werken

Verskillende domeinen binnen overheden werken soms aan vergelijkbare opgaven, maar werken daarin niet of weinig met elkaar samen. Bepaalde vraagstukken vallen hierdoor buiten de boot en worden binnen de organisatie rondgeschoven en vervolgens door niemand opgepakt.

Een van de professionals maakte dit mee toen ze een gemeente mailde over fietsparkeren voor mensen met een beperking: **'mijn mail is volgens mij vier keer doorgestuurd van WMO naar [fiets]stallen, naar openbare ruimte. En ik heb uiteindelijk nooit meer reactie gekregen.'**

○ Versplintering in het ontwerp en de uitvoering

Het proces van ontwerp richting uitvoering bestaat uit veel verschillende schakels, met niet altijd dezelfde belangen en kennis. Zo kan het gebeuren dat vooraf rekening wordt gehouden met toegankelijkheid, maar dat het ontwerp vervolgens wordt gerealiseerd en dan toch niet toegankelijk blijkt voor mensen met een beperking.

Een van de professionals: **'misschien [is het] wel [zo] dat er in een gemeente bepaalde regels zijn die goed zijn voor toegankelijkheid, maar dan moet ook nog de praktijkkant, de uitvoerders, het ook nog goed doen.'** Soms blijkt een ontwerp bijvoorbeeld te duur, en kiest de opdrachtgever er dan voor toegankelijkheid maar te schrappen.

● Tegenstrijdige belangen

Toegankelijkheid is vaak nog het resultaat van een belangenafweging, en is daarmee een politieke keuze. Als voorbeeld geven twee van de professionals de verkanting van bijvoorbeeld fietspaden en andere wegen. Verkanting heeft meerdere technische doeleinden (zie paragraaf 4.2). Eén daarvan is afwatering, extra belangrijk in het kader van klimaatadaptatie.

De belangen van mensen met een aangepaste fiets, die last kunnen hebben van schuin aflopende wegen, en van beleidsmakers, die graag willen inzetten op klimaatadaptatie, kunnen dan botsen. **'Dat is toch waar overheden zelf hun afweging in maken'**, aldus een van de twee professionals.

● Niet altijd direct herkend willen worden als iemand met een beperking

Volgens de fietsers uit hoofdstuk 3 en enkele professionals uit de focusgroep zou het een goed idee zijn om een registratieplaatje aan te brengen op de fiets van mensen met een beperking. Zo kan de overheid in beeld brengen welke (aangepaste) voertuigen in Nederland in gebruik zijn, en kunnen fietsers met een beperking laten zien dat zij andere behoeften en eventueel andere rechten hebben.

Andere weggebruikers kunnen dan wat voorzichter inhalen, of voorrang geven. En handhavers kunnen fietsers met een beperking toestaan te parkeren in openbaar voetgangersgebied, zonder dat de fietsers hiervoor zelf een strijd hoeven te leveren. Maar een van de professionals ziet mogelijke bezwaren. Zo zijn er fietsers met een beperking die het helemaal niet fijn zouden vinden om een plaatje op hun fiets te hebben, omdat ze dan nog eens *extra* worden herkend als iemand met een beperking. Volgens de professional zou een dergelijk plaatje dan ook optioneel moeten zijn.

● Geen concrete doelen

Het ontbreekt momenteel aan concrete doelen in beleid en regelgeving van lokale overheden en het Rijk. Zolang uitvoerende partijen niet weten wat hun plichten zijn, verwachten enkele van de professionals weinig verandering.

Volgens een van de professionals gebruiken gemeenten in hun mobiliteitsvisie bijvoorbeeld gemakkelijk het woord 'inclusief', maar is vervolgens niet duidelijk om welke doelgroep(en) het gaat en welke acties de gemeente moet ondernemen om 'inclusie' te bereiken. En daarmee is er geen stok achter de deur om de omgeving voor mensen met een beperking toegankelijk te maken.

Aan de slag

Ondanks allerlei uitdagingen is het belangrijk om te werken aan duurzame oplossingen, aldus de professionals. Veel van de uitdagingen hopen zij te ondervangen met de volgende acties:

1. **Toegankelijkheid verankeren in beleid en wet- en regelgeving:** volgens een van de professionals is er meer landelijke sturing nodig op toegankelijkheid voor mensen met een beperking. Zoals genoemd ontbreekt het aan iemand die op landelijk niveau overziet en waarborgt dat de openbare ruimte, in het bijzonder infrastructuur, toegankelijk wordt en blijft. Toegankelijkheid vastleggen in beleid en wetgeving kan volgens de professionals helpen als stok achter de deur, zodat toegankelijkheid altijd minstens overwogen moet worden in (ruimtelijke) projecten. Dit zou kunnen voorkomen dat bestaande richtlijnen over toegankelijkheid niet worden toegepast.
2. **Toegankelijkheid meenemen in advies:** twee van de professionals willen toegankelijkheid meer verankeren in de adviezen aan hun opdrachtgevers. Zo hopen ze het gesprek over toegankelijkheid te kunnen starten en gaande te houden, zodat toegankelijkheid voor mensen met een beperking onderdeel wordt van de ruimtelijke plannen waarbij ze als adviseur betrokken zijn. Hiermee willen ze bijdragen aan bewustwording over toegankelijkheid en helpen om doelen hiervoor concreet te maken.
3. **Input leveren voor de Werkagenda VN-verdrag Handicap van het Rijk:** een van de professionals spant zich in om fietsparkeren voor mensen met een beperking bij het Rijk bij de verantwoordelijke ministeries onder de aandacht te brengen. Onder meer door deel te nemen aan de sprintsessies die de ministeries organiseren die betrokken zijn bij de uitvoering van de strategie *Onbeperkt Meedoen!*. Met de sessies hopen de ministeries input uit het veld te verzamelen om een werkplan mee te kunnen opstellen. Het doel van de

strategie is om ervoor te zorgen dat Nederland in 2040 *echt* toegankelijk is voor mensen met een beperking.

4. **De krachten bundelen:** een van de professionals stelt voor om de samenwerking op te zoeken tussen verschillende partijen met expertise of impact '*om landelijk wat meer te veranderen*'. Hierbij zou het dan gaan om advies- en onderzoeksbureaus, kennisinstellingen, ministeries en andere overheden.

Conclusie en aanbevelingen

In dit hoofdstuk zetten we de belangrijkste bevindingen uiteen naar aanleiding van de interviews met fietsers en professionals. Hiermee beantwoorden we de hoofd- en deelvragen van dit onderzoek. Op basis van de bevindingen doen we een aantal aanbevelingen voor verschillende partijen.

5.1 Belangrijkste bevindingen

De fietsers

De elf fietsers die we in dit onderzoek hebben gesproken, verschillen in achtergrond (bijlage 2), maar hebben met elkaar gemeen dat hun fiets en het kunnen fietsen voor hen van grote betekenis zijn. Het maakt ze zelfstandig en geeft ze vrijheid. Wandelen gaat voor de meesten immers lastig, en slechts enkele respondenten beschikken over een auto. Door te fietsen krijgen ze extra beweging en kunnen ze boodschappen doen, afspreken met vrienden of genieten van de natuur.

Maar fietsen, of überhaupt een fiets kunnen krijgen, gaat niet altijd zonder slag of stoot. Elementen uit de fysieke en sociale omgeving kunnen een belemmering vormen om te kunnen fietsen. Uit de gesprekken kwamen zeven belangrijke thema's naar voren:

1. **De aanvraag van een hulpmiddel of aangepaste fiets via de gemeente (WMO) is complex en sluit niet aan op de realiteit.** De deelnemers met een aangepaste fiets gefinancierd vanuit de WMO hebben de aanvraagprocedure als onnodig complex ervaren. De procedure duurde lang en kostte de deelnemers veel energie. Ze vonden het bezwaarlijk dat ze een fiets alleen als doelmatig vervoermiddel kunnen aanvragen, en niet voor fysieke of mentale gezondheidsdoeleinden.
2. **Gebrek aan toegankelijke fietsenstallingen of geschikte parkeerplekken voor de fiets:** het ontbreekt aan geschikte parkeerplekken voor aangepaste fietsen. Zeker voor de fietsen die wat meer ruimte nodig hebben, zoals driewielfietsen. Dit is niet alleen van toepassing in de buitenruimte (met name in dorps- en stadscentra), maar ook in overdekte fietsenstallingen. Deze fietsenstallingen zijn daarnaast in de meeste gevallen niet geschikt voor driewielfietsen en mensen die slecht ter been zijn.
3. **Een onveilig gevoel op de fiets:** meerdere fietsers laten weten zich niet altijd veilig te voelen op de fiets. Dit geldt vooral voor de fietsers met een licht verstandelijke beperking. Zij vinden het spannend om op een fietsstrook te rijden langs een weg met snel rijdend zwaar verkeer, zoals vrachtwagens en bussen. Ook ingewikkelde verkeerssituaties ervaren zij als spannend.

4. **Hobbels, gaten en hellingen in het wegdek:** een wegdek met onregelmatigheden als gaten en hobbels kan, zeker voor fietsers met een aangepaste fiets, erg vervelend zijn. Driewiel fietsen lijken stabiel, maar kunnen omvallen door het fietsen over te steile drempels of door deels van de weg af te raken. Ook hellingen kunnen een probleem vormen: voor meerdere deelnemers is het door hun beperking en het gewicht van hun fiets niet of nauwelijks te doen steile hellingen, zoals bruggen, over te komen.
5. **Het soms roekeloze gedrag van andere verkeersdeelnemers:** medeweggebruikers kunnen voor meerdere deelnemers een belemmering vormen om prettig en veilig te kunnen fietsen. Enkele deelnemers ervaren dat met hen geen rekening wordt gehouden en dat bijvoorbeeld andere fietsers zich niet aan de verkeersregels houden. Verder kan ander verkeer voor drukte zorgen, waardoor sommige deelnemers overprikkeld raken, stads- en dorpscentra mijden of zich onveilig voelen op de weg.
6. **Niet krijgen waar je recht op hebt doordat de beperking niet wordt (h)erkend:** enkele deelnemers ondervinden hinder van het feit dat ze vaak niet herkend worden als iemand met een beperking. Ze moeten dan soms de discussie aangaan met de gemeentelijke handhaving om toch ergens te mogen fietsen of parkeren. Een officiële ontheffing om in voetgangersgebied in binnensteden te mogen fietsen en parkeren is eventueel een optie, maar is niet in elke gemeente beschikbaar, en kan bovendien veel geld kosten. Daarnaast worden stickers, bordjes en andere 'bewijzen' van het hebben van een ontheffing door veel mensen niet herkend en begrepen.
7. **Onvoldoende inspanning vanuit de gemeente:** ten slotte ervaren meerdere deelnemers dat hun gemeente onvoldoende doet om de openbare ruimte en fietsenstallingen voldoende toegankelijk te maken en te houden. Ook voelen sommige deelnemers zich niet serieus genomen door de gemeente wanneer zij een vraag stellen, zich kritisch uitlaten, actief meedenken of een klacht indienen.

De professionals

Vijf professionals, betrokken bij mobiliteitsontwerp en -beleid en toegankelijkheid, namen deel aan een focusgroep. Vanuit hun functie geven ze advies of delen ze kennis. Slechts één van de professionals heeft zelf gesproken met fietsers met een beperking en is daardoor goed op de hoogte van hun ervaringen. De overige professionals beroepen zich voornamelijk op theorie en ervaring.

De meeste belemmeringen die de fietsers noemen, komen de professionals in de focusgroep bekend voor. De professionals zijn met name op de hoogte van de problemen rondom de aanvraag van een vergoeding via de WMO en het parkeren van de fiets. Maar om die belemmeringen te kunnen ondervangen, zien zij wel een aantal belangrijke uitdagingen.

1. **Lastig om (juridisch) onderscheid te maken tussen fietsen van mensen met een beperking en fietsen van mensen zonder beperking:** beperkingen komen in vele soorten en maten, en de fietsen van mensen met een beperking dus ook. Sommige fietsen zijn vrij goed herkenbaar als fiets van waarschijnlijk iemand met een beperking, zoals een driewielfiets. Maar mensen met een beperking fietsen net zo goed op reguliere stadsfietsen of elektrische fietsen. Beperkingen zijn niet altijd zichtbaar, en zeker niet altijd af te lezen aan iemands fiets. Dit maakt het voor handhavers momenteel lastig om rekening te houden met fietsers met een beperking.
2. **Het niet, deels of onjuist toepassen van bestaande richtlijnen over toegankelijkheid:** richtlijnen over toegankelijkheid zijn er, maar ze zijn vaak niet verankerd in wetgeving of beleid, waardoor het niet verplicht is om ze toe te passen. Ook zijn de richtlijnen niet bij iedereen in het ruimtelijk domein bekend. Daarnaast wordt toegankelijkheid om budgettaire redenen soms uit plannen geschrapt, of komt het pas op het laatste moment in een plan terecht.
3. **Gebrek aan eigenaarschap over het toegankelijkheidsvraagstuk in de fietsomgeving:** het ontbreekt aan een hoofdverantwoordelijke die landelijk overziet en waarborgt dat de fietsomgeving toegankelijk is voor mensen met een beperking. Het vraagstuk wordt nu half aangepakt of rondgespeeld tussen verschillende afdelingen of organisaties.
4. **Tegenstrijdige belangen:** wat voor de ene persoon een oplossing is (bijv. wegmarkeringen met een hoog contrast), kan voor iemand anders een belemmering vormen (overprikkeling).
5. **Niet iedereen wil direct herkenbaar zijn als iemand met een beperking:** een herkenningsbordje of universele pas waarmee fietsers kenbaar kunnen maken dat ze een beperking hebben, zou kunnen helpen om zonder discussie of boetes de fiets te parkeren in de openbare ruimte, of om te kunnen fietsen in voetgangersgebied. Maar niet alle fietsers met een beperking willen direct geïdentificeerd worden als 'iemand met een beperking'; daar krijgen ze in het dagelijks leven soms al genoeg mee te maken.
6. **Doelen rondom toegankelijkheid zijn niet concreet genoeg:** in veel plannen of visies staat wel iets over 'inclusie' of 'toegankelijkheid', maar wat dat dan in de praktijk betekent, wordt vaak niet duidelijk.

5.2 Aanbevelingen

Op basis van de resultaten van de interviews en de focusgroep doen we een aantal aanbevelingen. Een groot deel hiervan komt van de fietsers die we hebben geïnterviewd. De overige aanbevelingen waren onderdeel van de opbrengst van de focusgroep met professionals. We willen hier wel benadrukken dat het gaat om aanbevelingen op basis van een relatief klein aantal interviews onder een diverse doelgroep.

De VNG en eventueel VSG kunnen een rol spelen in de verspreiding van de aanbevelingen onder gemeenten.

Adviesbureaus



Maak toegankelijkheid een vast onderdeel van ruimtelijk advies.

Hiermee blijven opdrachtgever en opdrachtgever scherp op het belang van toegankelijkheid bij ruimtelijke ontwikkelingen. Toegankelijkheid moet het startpunt zijn van een ontwerptraject en geen toevoeging achteraf.

Alle betrokken partijen



Bundel de krachten.

Werk samen met verschillende afdelingen en partijen om te kunnen profiteren van elkaars expertise en contacten, om zo meer impact te kunnen maken. Met het participatietraject rondom de strategie en het werkplan *Onbeperkt Meedoen!* is vanuit het Rijk al een goede start gemaakt.

Belangenorganisaties voor mensen met een beperking en de Fietzersbond



Faciliteer fietsgroepen voor mensen met een (verstandelijke) beperking.

Dit helpt in de strijd tegen eenzaamheid en maakt fietsen leuker en aantrekkelijker.



Zorg ervoor dat verkeersborden voor iedereen goed te begrijpen zijn.

Mensen met een verstandelijke beperking kan dit helpen om (complexe) verkeerssituaties beter te begrijpen. De Fietzersbond of belangenorganisaties voor mensen met een beperking zouden trainingen kunnen aanbieden.



Breng het nieuwe kennisplatform *Kennis over sportondersteuning* breed onder de aandacht bij mensen met een beperking, gemeenten, buurtsportcoaches, zorgverleners en andere professionals.

De *Handreiking sporthulpmiddelen* van Special Heroes, Gehandicaptensport Nederland en Kenniscentrum Sport en Bewegen is sinds kort beschikbaar in de vorm van een website. Hier is onder meer informatie te vinden over de aanvraag van (aangepaste) vervoermiddelen, zoals fietsen. Voor mensen met een beperking en alle professionals met wie zij te maken krijgen, is dit nuttige informatie.

Gemeenten



Wees ruimdenkender in de toewijzing van vergoedingen voor aangepaste fietsen vanuit de WMO of het UWV.

Sta toe dat mensen ook een fiets vergoed krijgen wanneer zij deze gebruiken voor hun fysieke of mentale gezondheid, als recreatiemiddel of als (gezonde of recreatieve) aanvulling op een ander voertuig, zoals een rolstoel of scootmobiel.



Update: anders omgaan met de WMO

Momenteel loopt een traject, geïnitieerd door de VSG en het ministerie van VWS, waarin verschillende partijen met elkaar nadenken over een ruimere interpretatie van de WMO. De uiteindelijke wens is om (individueel) sportief en recreatief bewegen ook te kunnen gaan scharen onder 'participatie', wat nu dus nog niet het geval is. Zo kunnen gemeenten onder de WMO ook hulpmiddelen gaan vergoeden die bedoeld zijn om (individueel) te kunnen sporten of om recreatief te kunnen bewegen.

De bedoeling is dan dat alle gemeenten deze interpretatie van de WMO gaan overnemen en toepassen. Hiermee zouden de gemeenten al aan een deel van de wensen van de fietsers in dit onderzoek tegemoet komen. Dit zal wel een proces worden van de lange adem, omdat gemeenten beleidsvrijheid hebben binnen de WMO 2015. Daardoor is het lastig om op landelijk niveau afspraken te maken.

Hoe dit vraagstuk zich verder ontwikkelt, wordt pas later dit jaar of begin volgend jaar duidelijk.

Gemeenten en provincies



Neem toegankelijkheid vanaf het begin mee in ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld in plannen voor een nieuwe fietsenstalling.

De openbare ruimte wordt zo voor iedereen toegankelijk. Hierbij hoeft toegankelijkheid niet alleen te duiden op mensen met een beperking, maar ook op bijvoorbeeld ouderen met mobiliteitsproblemen.



Waarborg een hoog contrast op het wegdek en verbeter de verlichting.

Zo kunnen fietsers met een visuele beperking zich ook in het donker of met minder licht redden in het verkeer.



Zorg voor vlakke, effen en zo mogelijk vrijliggende fietspaden.

Deze zijn voor fietsers met een beperking, maar ook voor alle andere fietsers, beter begaanbaar.



Betrek fietsers met een beperking bij relevante ruimtelijke ontwikkelingen.

Zo kunnen zij meedenken vanuit hun eigen ervaring en expertise, voelen ze zich gezien en hebben ze meer begrip voor het uiteindelijke resultaat van het participatietraject.

Landelijke overheid



Introduceer een landelijk erkend ontheffingsbewijs voor fietsers met een beperking en maak dit via een campagne landelijk bekend.

Zo hoeven fietsers een beperking niet meer met de handhaving in discussie, kunnen ze wanneer dat nodig is fietsen in voetgangersgebied en hebben ze de mogelijkheid hun fiets zo dicht mogelijk bij hun bestemming te parkeren.



Veranker toegankelijkheid in wetgeving en beleid. Trek de interpretatie van de WMO en de uitvoering hiervan gelijk onder alle Nederlandse gemeenten.

Zo is toegankelijkheid niet langer een optie, maar een voorwaarde en verplichting. Hierbij is het wel belangrijk dat de wet en het beleid concreet zijn in hoe toegankelijkheid gewaarborgd moet worden.



Geef provincies en gemeenten meer middelen (geld en fte's) om de openbare ruimte toegankelijk te maken.

Het budget en de hoeveelheid personeel zijn bij lokale overheden vaak niet toereikend om voldoende te kunnen investeren in toegankelijkheid. De manier waarop gemeenten met de WMO omgaan lijkt hier mogelijk ook onder. Met meer middelen kunnen overheden meer voor elkaar krijgen om Nederland toegankelijk te maken.



Stel landelijk een persoon of regiegroep aan die verantwoordelijk wordt voor het waarborgen van een toegankelijke openbare ruimte.

Momenteel ontbreekt het aan iemand met eindverantwoordelijkheid voor de toegankelijkheid van de openbare ruimte, waaronder ook de fietsomgeving. Een vast aanspreekpunt dat verschillende partijen met elkaar kan verbinden en beschikt over zowel kennis van mobiliteit als van toegankelijkheid, zou dan ook waardevol zijn. Deze persoon kan zich op landelijk niveau hard maken voor dit thema, dat nu tussen wal en schip lijkt te vallen.



Zorg ervoor dat verkeersborden voor iedereen goed te begrijpen zijn.

Mensen met een verstandelijke beperking kan dit helpen om (complexe) verkeerssituaties beter te begrijpen. Hierin zou een taak kunnen liggen voor de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd) of gemeenten. Zij kunnen met mensen met een beperking in gesprek gaan over wat wegbewijzing duidelijker zou maken.

Onderwijs



Besteed in opleidingen voor bouwkundigen, civiel ingenieurs, planologen, stedenbouwkundigen en verkeerskundigen aandacht aan toegankelijkheid.

Zo leren de nieuwe generaties ruimtelijk adviseurs, onderzoekers en ontwerpers om toegankelijkheid onderdeel te maken van hun advies, onderzoek en ontwerp.

Veilig Verkeer Nederland en de landelijke overheid



Stimuleer dat weggebruikers rekening houden met elkaar, eventueel via voorlichting, een campagne of de inzet van meer handhaving.

Dit versterkt een gevoel van veiligheid onder fietsers met een beperking.

5.3 Discussie en toekomstig onderzoek

Dit onderzoek heeft een groot aantal aanbevelingen opgeleverd. Sommige aanbevelingen zijn relatief laaghangend fruit en dus makkelijk in te voeren, zoals mensen met een beperking betrekken bij ruimtelijk ontwerp, intensieve samenwerking en het waarborgen van een hoog contrast tussen wegmarkeringen en het wegdek. De overige aanbevelingen zijn lastiger toe te passen: het vereist meer geld, menskracht en wijzigingen in wet- en regelgeving.

Grondwet en VN-verdrag

Maar het doel zou de middelen moeten heiligen: mensen met een beperking ongelijk behandelen op basis van hun beperking – discrimineren – is in strijd met artikel 1 van de Grondwet. Daarnaast heeft Nederland het VN-verdrag Handicap inmiddels acht jaar geleden geratificeerd. Het College voor de Rechten van de Mens, dat de uitvoering van het verdrag monitort, ziet nog veel ruimte voor verbetering (College voor de Rechten van de Mens, 2024).

Ook het (internationale) VN-comité voor de rechten van personen met een handicap houdt de voortgang in de gaten. Het comité heeft na een dialoog met afgevaardigden van belangenorganisaties en de Nederlandse overheid in augustus 2024 geoordeeld dat de Nederlandse overheid zich meer moet inspannen om het VN-verdrag Handicap daadwerkelijk goed te implementeren. Zo geeft het comité aan zich zorgen te maken over de mate waarin onder meer de openbare ruimte ondanks bestaande wetgeving nog steeds niet goed toegankelijk is voor mensen met een beperking.

Het comité beveelt dan ook aan toegankelijkheid beter te verankeren in bestaande (inter)nationale wet- en regelgeving, en dit bovendien op landelijk niveau gelijk te trekken, zodat er geen (grote) verschillen tussen gemeenten meer bestaan (Committee on the Rights of Persons with Disabilities, 5 september 2024). De Nederlandse overheid zal participeren in de maatschappij dus toegankelijk *moeten* maken voor mensen met een beperking om niet te handelen in strijd met de eigen grondwet en het VN-verdrag Handicap.

Toekomstig onderzoek

In de toekomst zou het mooi zijn om het huidige onderzoek op te schalen en eventueel te combineren met een kwantitatief aspect (een vragenlijst) om zo inzicht te krijgen in de ervaringen van een groter aantal mensen. In het huidige onderzoek baseren we ons namelijk op de ervaringen van slechts elf mensen, aangevuld met de perspectieven van een kleine groep professionals. Daardoor geven de uitkomsten een indicatie van de ervaringen van fietsers met een beperking en mogelijke oplossingen voor de drempels die zij ervaren, maar geen representatief beeld. Andere interessante richtingen voor toekomstig onderzoek zijn een studie met focus op het perspectief van beleidsmakers (welke mogelijkheden zien zij (niet), en waarom?) en casestudies over fietsers met een specifieke beperking, mensen met een specifiek type fiets of fietsers met een beperking in een bepaalde gemeente of regio. Ook kan het interessant zijn om te spreken met fietsers met een beperking én

een laag inkomen, migratieachtergrond of lager opleidingsniveau. Het merendeel van de deelnemers was nu wit en middelbaar of hoog opgeleid.

Fietsers met bijvoorbeeld een visuele beperking, verstandelijke beperking, auditieve beperking of ontwikkelingsstoornis kregen in dit onderzoek minder of geen aandacht. Verder woonden de deelnemers veelal in grote steden en had minstens een deel van hen voldoende middelen om eventueel zelf een fiets aan te schaffen, zonder steun van de gemeente of het UWV. Dit werpt nog eens extra de vraag op of de elf fietsers samen wel een goed beeld kunnen schetsen van de ervaringen van fietsers met een beperking.



Bronnen

Andrews, N., Clement, I., & Aldred, R. (2018).

Invisible cyclists? Disabled people and cycle planning–A case study of London. *Journal of Transport & Health*, 8, 146-156.

CBS & RIVM (2024).

Beweegrichtlijnen uitgesplitst naar achtergrondkenmerken 2001-2023. Geraadpleegd op 9 augustus 2024.

CBS & RIVM (2019).

Gezondheidsenquête/Leefstijlmonitor 2019.

CBS & RIVM (2022).

Sporten en bewegen met een chronische aandoening of een lichamelijke beperkingen. Geraadpleegd op 30 mei 2024.

Clayton, W., Parkin, J., & Billington, C. (2017).

Cycling and disability: A call for further research. *Journal of Transport & Health*, 6, 452-462.

College voor de Rechten van de Mens (2024).

Meerjarenplan CRPD 2024 – 2027.

Committee on the Rights of Persons with Disabilities (2024, 5 september).

Concluding observations on the initial report of the Netherlands. Convention on the Rights of Persons with Disabilities.

Cox, B., & Bartle, C. (2020).

A qualitative study of the accessibility of a typical UK town cycle network to disabled cyclists. *Journal of Transport & Health*, 19, 100954.

CROW (z.d.).

Verkanting. Geraadpleegd op 15 juli 2024.

De Haas, M., & Van der Berg, M. (2019).

De relatie tussen gezondheid en het gebruik van actieve vervoerwijzen. Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Fietsersbond (2021).

Fietsers met een beperking verdienen meer aandacht.

Grondwet 2023 (2023, 22 maart).

Artikel 1. Geraadpleegd op 12 augustus 2024.

Houtzager, D. C. (2021).

Toegankelijkheid openbare ruimte, regels en realiteit. *Handicap & Recht*, 2.

Inckle, K. (2019).

Disabled cyclists and the deficit model of disability. *Disability Studies Quarterly*, 39(4).

Informatiepunt Leefomgeving (z.d.).

Instructieregel Rijk over toegankelijkheid openbare buitenruimte. Geraadpleegd op 9 augustus 2024.

KNWU (z.d.).

Para-cycling. Geraadpleegd op 6 maart 2024.

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport [VWS] (z.d.).

Aangepaste fiets. *Regelhulp.nl*, geraadpleegd op dinsdag 16 januari 2024.

Ministerie van VWS, VNG, VSG, NOC*NSF en POS (2023).

Hoofdlijnen Sportakkoord II: Sport versterkt.

Movisie & VNG (2023).

Flitspeiling 2023 VN-verdrag Handicap in gemeenten [flitspeiling 6].

Onbeperkt West en Nieuw-West (2024, 31 januari).

Uitvoeringsplan 2024 – Verkeersveiligheid, 30km/u, Voetganger en Fiets [brief aan relevante wethouders en raadscommissies].

Pickering, D. M., Horrocks, L., Visser, K., & Todd, G. (2013).

Adapted bikes—what children and young people with cerebral palsy told us about their participation in adapted dynamic cycling. *Disability and Rehabilitation: Assistive Technology*, 8(1), 30-37.

Slot-Heijs, J., Vrieswijk, S., & Duijvestijn, M. (2022).

Actief transport van en naar de basisschool [Factsheet 2022/3]. Mulier Instituut/RIVM.

Stichting Accessibility (z.d.).

Toegankelijkheid - Wat is het?

Van den Dool, R., Van Lindert, C., Van den Berg, S., & Wendel-Vos, W. (2022).

Deelname sport en bewegen door mensen met een beperking. Mulier Instituut/RIVM.

Verenigde Naties (2006, 13 december).

Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap.

World Health Organization [WHO] (2023, 7 maart).

Disability. Geraadpleegd op 30 mei 2024.

World Health Organization [WHO] (2022, 5 oktober).
Physical activity. Geraadpleegd op 30 mei 2024.

Bijlage 1 – Leidraad interviews met fietsers met een beperking

Voorafgaand aan het interview

Voor we starten met het interview, zal ik eerst even kort wat vertellen over wie ik ben en waarom ik dit interview afneem. Daarna leg ik wat uit over het onderzoek, het interview zelf en het toestemmingsformulier. Hebt u vooraf alvast vragen?

- Voorstellen: mijn functie bij het MI toelichten en uitleggen wat het MI is en doet;
- Waarom dit interview: ik doe met mijn collega's onderzoek naar de ervaringen van fietsers met een beperking. Uit eerder onderzoek blijkt namelijk dat fietsers met een beperking vaak nog veel belemmeringen ervaren en dat mensen die beleid maken en wegen ontwerpen nog weinig rekening houden met mensen met een beperking. Om fietspaden, fietsroutes en straten voor mensen met een beperking toegankelijker te maken, willen we de ervaringen horen van fietsers met een beperking en te weten komen wat zij zelf ervaringen als belemmeringen en zien als mogelijke verbeterpunten. We horen ook graag over uw ervaringen en knel- en verbeterpunten;
- Wat doen we met dit interview: dit interview verwerken we in een onderzoeksrapport. Hierin noemen we uw naam niet; u blijft dus anoniem. Over de privacyrichtlijnen kunt u meer vinden op de website van het MI;
- Toestemming: toen ik de afspraak voor dit interview met u maakte, heb ik u een toestemmingsverklaring toegestuurd. Hebt u deze kunnen bekijken en kunnen ondertekenen? Hebt u nog vragen over de toestemmingsverklaring?
- Opnemen van het interview: is het goed als ik dit interview opneem, zodat ik het later goed kan uitwerken?
- Nog vragen?

Algemene fietsinformatie

Kunt u iets over uzelf en uw fietsgedrag vertellen?

- Op wat voor type fiets fietst u?
 - Is het een aangepaste fiets? En zo ja, wat voor aanpassingen zijn dit?
- Hoe vaak fietst u?
 - Hoe lang fietst u al?
- Hoe lang zijn de fietsritten die u maakt meestal?
- Met wie fietst u meestal? Of fietst u meestal alleen?

Waar(heen) fietst u meestal?

- Wat is meestal de bestemming of het doel van uw fietsritten?

- Waar fietst u meestal? (in de woonomgeving, op verschillende plekken in de gemeente, in recreatiegebieden, etc.)
 - In wat voor omgeving woont u (landelijk, stedelijk)
 - Op wat voor soort paden fietst u? (vrijliggend fietspad, fietsstrook lang autoweg, etc.)
 - Welke ondergrond hebben die fietspaden? (asfalt, beton, tegels, klinkers, grind, zand, etc.)
- In hoeverre heeft het weer (zonnig, regenachtig, koud, heet) invloed op uw fietsgedrag?
 - Fietst u vanwege het weer weleens helemaal niet? Wat maakt dat u dan niet fietst?
- Bereidt u tripjes met de fiets/handbike voor? En zo ja, hoe?
 - Waarom is deze voorbereiding voor u nodig?
- Waar parkeert u uw fiets meestal?
 - Thuis
 - In de openbare ruimte

Fietsmotivatie

Wat maakt dat u voor de fiets kiest om die ritten te maken? (geen alternatieven, gezondheid, plezier, sneller, fijne omgeving om in te fietsen)

- Is er een bepaalde stimulans voor u vanuit de omgeving? Iets wat fietsen fijner of gemakkelijker maakt? Zo ja, om wat gaat het dan?
- Werkt uw gemeente al aan een toegankelijke fietsomgeving? Zo ja, waar merkt u dat aan?
 - In hoeverre heeft dit invloed op uw fietsbeleving?

Betekenis van fietsen

Wat betekent fietsen voor u?

- Hoe belangrijk is fietsen voor u?

Belemmeringen

Welke belemmeringen komt u tegen wanneer u fietst?

- In hoeverre voelt u zich veilig op de weg?
- Houden andere weggebruikers goed rekening met u en uw fiets, denkt u? Hoe merkt u dat?
 - Moet u zelf weleens rekening houden met andere weggebruikers?
 - Ervaart u specifiek belemmeringen bij het oversteken, remmen, afstappen (indien van toepassing), overzicht houden, etc.?
- Ervaart u dat het wegdek geschikt is voor uw fiets? Waar merkt u dat aan?
- Zijn fietspaden en fietsstroken volgens u breed genoeg voor uw fiets? Hoe merkt u dat?
- In hoeverre wordt u belemmerd door hindernissen op de weg, zoals paaltjes of andere fietsers?

We hebben het net gehad over belemmeringen in de fysieke omgeving. U noemde [wat de deelnemer heeft genoemd]. Zijn er volgens u ook belemmeringen vanuit uw sociale omgeving, bijvoorbeeld uw vrienden, familie of werkgever?

- Wat voor belemmeringen zijn dit?

Ervaart u nog andere belemmeringen, die u nog niet hebt genoemd?
(kosten/aanvraag fiets)

Belemmeringen wegnemen

We hadden het net over belemmeringen om te fietsen. Ik wil het nu graag hebben over oplossingen, en ben benieuwd naar uw ideeën.

Voor elke genoemde belemmering onderstaande vraag en subvragen

Wat is er volgens u nodig om [belemmeringen die we net hebben besproken] weg te nemen/op te lossen?

- Bij wie ligt volgens u de verantwoordelijkheid om deze belemmering weg te nemen?
- Voor wie zou deze maatregel nog meer helpen, denkt u?

Denkt u dat uw vaker/anders zou fietsen wanneer de belemmeringen die u noemde er niet meer zijn?

- Waarom denkt u dat?
- Wat zou u veranderen aan uw fietsgedrag, wanneer de belemmeringen er niet meer zijn?

Afsluiting

- Bedanken.
- Zou u foto's kunnen toesturen van belemmeringen in de fysieke omgeving die u ervaart tijdens het fietsen? Deze kunnen wij goed gebruiken om goed te laten zien om wat voor belemmeringen het gaat;
- Wilt u de rapportage ontvangen wanneer deze af is?

Bijlage 2 – Leidraad focusgroep professionals

Voorafgaand aan het interview (5 minuten)

Voor we starten met dit groepsinterview, zal ik eerst even kort wat vertellen over wie ik ben en waarom we hier zitten. Daarna leg ik kort wat uit over het onderzoek, het groepsinterview zelf en het toestemmingsformulier. Hebt u vooraf alvast vragen?

- Voorstellen: mijn functie bij het MI toelichten en uitleggen wat het MI is en doet. De onderzoeksassistent die notuleert kort even introduceren;
- Waarom dit interview: ik doe met mijn collega's onderzoek naar de ervaringen van fietsers met een beperking. Uit eerder onderzoek blijkt namelijk dat fietsers met een beperking vaak nog veel belemmeringen ervaren en dat mensen die beleid maken en wegen ontwerpen nog weinig rekening houden met mensen met een beperking. Om fietspaden, fietsroutes en straten voor mensen met een beperking toegankelijker te maken, wilden we in het eerste deel van dit onderzoek de ervaringen horen van fietsers met een beperking en te weten komen wat zij zelf ervaren als belemmeringen en zien als mogelijke verbeterpunten. In dit deel van het onderzoek willen we meer weten over de beleidspraktijk vanuit professionals, en in hoeverre zij de resultaten uit deel 1 van het onderzoek herkennen;
- Wat doen we met dit interview: dit interview verwerken we in een onderzoeksrapport. Hierin noemen we uw naam niet; u blijft dus anoniem. Over de privacyrichtlijnen kunt u meer vinden op de website van het MI;
- Toestemming: toen ik de afspraak voor dit interview met u maakte, heb ik u een toestemmingsverklaring toegestuurd. Hebt u deze kunnen bekijken en kunnen ondertekenen? Hebt u nog vragen over de toestemmingsverklaring?
- Opnemen van het interview: is het goed als ik dit interview opneem, zodat we het later goed kunnen uitwerken?
- Nog vragen?

Algemene informatie (iedereen, 15 minuten)

Kunt u iets over uzelf en uw werkzaamheden rondom het thema fietsen (met een beperking) vertellen?

- Werkzaamheden;
- Relatie tot fietsers/fietsen met een beperking;
- Bevoegdheden/mogelijkheden organisatie rondom toegankelijkheid (wat kan en mag iedereen, wat zijn randvoorwaarden, wettelijke kaders of contractafspraken waar je rekening mee moet houden als organisatie.
- Budgetten? Waar komen die vandaan? Van wie opdrachten?)

Resultaten deel 1 van het onderzoek (wie er iets over kan zeggen, 30 minuten)

De fietsers

Herkent u de ervaringen van de fietsers met het gebruik en de betekenis van de fiets?

- Wat herkent u (niet)?

Ik wil nu graag even de verschillende belemmeringen langsgaan die in deel 1 van het onderzoek aan bod kwamen en vervolgens met jullie in gesprek gaan over welke belemmeringen voor jullie herkenbaar zijn, en welke niet.

- Aanvraag van de fiets via het UWV/de gemeente;
 - Wat herkent u (niet)?
 - Kent u hier voorbeelden van vanuit de organisatie/het bedrijf waarvoor u werkt?
 - Is er nog iemand anders die hier wat over wil delen?
- Het parkeren van de fiets;
 - Wat herkent u (niet)?
 - Kent u hier voorbeelden van vanuit de organisatie/het bedrijf waarvoor u werkt?
 - Is er nog iemand anders die hier wat over wil delen?
- Een gevoel van onveiligheid in het verkeer;
 - Wat herkent u (niet)?
 - Kent u hier voorbeelden van vanuit de organisatie/het bedrijf waarvoor u werkt?
 - Is er nog iemand anders die hier wat over wil delen?
- Gaten, hobbels en hellingen in het wegdek;
 - Wat herkent u (niet)?
 - Kent u hier voorbeelden van vanuit de organisatie/het bedrijf waarvoor u werkt?
 - Is er nog iemand anders die hier wat over wil delen?
- Het gedrag van andere verkeersdeelnemers;
 - Wat herkent u (niet)?
 - Kent u hier voorbeelden van vanuit de organisatie/het bedrijf waarvoor u werkt?
 - Is er nog iemand anders die hier wat over wil delen?
- (H)erkenning van de beperking door bijvoorbeeld andere weggebruikers of door handhavers;
 - Wat herkent u (niet)?
 - Kent u hier voorbeelden van vanuit de organisatie/het bedrijf waarvoor u werkt?
 - Is er nog iemand anders die hier wat over wil delen?
- Onvoldoende inspanning vanuit de gemeente.
 - Wat herkent u (niet)?
 - Kent u hier voorbeelden van vanuit de organisatie/het bedrijf waarvoor u werkt?

- Is er nog iemand anders die hier wat over wil delen?

Kent u nog voorbeelden van andere belemmeringen dan we zojuist hebben besproken?

- Welke?

Huidige inspanningen en mogelijke oplossingen (35 minuten)

De fietsers zelf hadden de volgende suggesties:

- Faciliteer fietsgroepen voor mensen met een (verstandelijke) beperking.
- Zorg ervoor dat verkeersborden voor iedereen goed te begrijpen zijn.
- Wees ruimdenkender in de toewijzing van vergoedingen voor aangepaste fietsen vanuit de WMO of UWV.
- Neem toegankelijkheid vanaf het begin mee in ruimtelijke ontwikkelingen, bijvoorbeeld in plannen voor een nieuwe fietsenstalling.
- Stimuleer dat weggebruikers rekening houden met elkaar, eventueel door middel van voorlichting, een campagne of de inzet van meer handhaving.
- Waarborg een hoog contrast op het wegdek en verbeter de verlichting.
- Zorg voor vlakke, effen en zo mogelijk vrijliggende fietspaden.
- Introduceer een landelijk erkend ontheffingsbewijs en maak deze door middel van een campagne landelijk bekend.
- Betrek fietsers met een beperking bij relevante ruimtelijke ontwikkelingen.

Wat hiervan doen jullie momenteel al wat om de genoemde belemmeringen te beperken of weg te nemen?

- Welke uitdagingen ervaart uw organisatie/bedrijf hier momenteel bij?
 - Hoe gaat uw organisatie/bedrijf hiermee om?
- Wat zou u kunnen overnemen van de gesuggereerde oplossingen? (dus iets wat uw organisatie/bedrijf nog niet doet);
- Welke suggestie zou u niet overnemen? Waarom?
- Wat zou uw organisatie/bedrijf naast de suggesties en wat u al doet nog meer kunnen doen om fietsen toegankelijker te maken voor mensen met een beperking?
- Wat heeft uw organisatie/bedrijf nodig om (nog) meer te kunnen bijdragen aan de toegankelijkheid van de fietsomgeving voor fietsers met een beperking?

Wat neemt u uit deze sessie mee om mee aan de slag te gaan in de praktijk?

Afsluiting (5 minuten)

Dit waren de vragen die ik jullie wilde stellen. Is er nog iets waarnaar ik niet heb gevraagd, maar wat jullie nog wel zouden willen delen?

Afronden.

- Bedanken.
- Wilt u de rapportage ontvangen wanneer deze af is?

Robin Rauws
r.rauws@mulierinstituut.nl

Mark Noordzij
m.noordzij@mulierinstituut.nl

Caroline van Lindert
c.vanlindert@mulierinstituut.nl