

MAGAZINE



**ONDERUIT OP BITUMEN
DUURTEST STADLER
NGCS-UPDATE
ZUIDERDIJK...**

MAG
MOTORRIJDERS
ACTIEGROEP

**NIEUW IN
NEDERLAND
MORBIDELLI**



MORBIDELLI T1002VX

**DESIGNED
TO GO BEYOND**

€ 11.999

(exclusief kofferset € 11.299)



De T1002VX is een state-of-the-art touringmotor die uitblinkt in zowel prestaties als comfort. Aangedreven door een krachtige 997cc V-Twin met 88 pk, vier rijmodi en hoogwaardige vering die garant staat voor maximale controle onder alle omstandigheden. Dankzij geavanceerde rijtechnologieën biedt deze motor een ongeëvenaarde ervaring, vooral op lange afstanden. Standaard met kofferset, cruise control, verwarmd zadel en handvatten én een robuuste beugelset is de T1002VX de ideale metgezel voor avontuurlijke rijders die luxe en functionaliteit in één compleet pakket zoeken.



MORBIDELLI

WWW.MORBIDELLI-MOTOREN.NL



Beyond the Ride

Redactioneel



In MAGazine 162 vertelde Robert van den Boogaard hoe hij onderuit ging op een toerit van de A1. Oorzaak: een nogal gulle portie bitumen op de plek waar aan de detectielus van de toeritdoseerinstallatie was gewerkt. Gevolg: een highsider, vijf gebroken ribben, een gebroken voetwortelbeentje en zes mille schade aan zijn Triumph Tiger. Nog een gevolg: het ongeval deed Robert besluiten om zich aan te melden als GWS-coördinator van de MAG. Dat is hij nog altijd. Ons geluk bij zijn ongeluk!

Zes jaar later overkwam Tijmen van der Poel hetzelfde. Ook op een toerit van de A1, ook bij zachte regen, ook onderuitgegaan op het bitumen na onderhoud van een detectielus. Hij doet in dit nummer zijn verhaal over zijn opvallend onderkoelde reactie op die glijpartij, over hoe hij met z'n vader zelf zijn Yamaha uitgroef, over de reactie van Rijkswaterstaat en over wat een helmcamera in zo'n geval kan betekenen. Doe er je voordeel mee. Niet alleen als zoiets je overkomt, maar ook om te voorkomen dat het je overkomt.

Dat Tijmen blij was dat hij een goed pak droeg, spreekt voor zich. Dat we bij de MAG blij zijn met iedereen die een goed pak draagt, spreekt ook voor zich. Daarom besteden we met regelmaat aandacht aan motorkleding die dat om welke reden dan ook verdient. Bij het in dit MAGazine besproken Stadler-pak gaat dat vooral om de veelzijdigheid en om het feit dat je zo'n product met plezier als referentie voor alle andere textielpakken zou neerzetten.

Om te voorkomen dat je de valbescherming van je kleding al te vaak nodig hebt, zetten wij ons voortdurend in voor veilige wegen. Met succes, zoals je in dit nummer leest: ook de gemeente Goirle gaat motorrijders waarschuwen voor het in die gemeente gebruikte ribbelbeton, en de gemeente Zutphen maakte op ons langdurig aandringen een eind aan de zot gevaarlijke kartelrand langs de Kanonsdijk.

Maar we kunnen je niet overal tegen beschermen. Jennifer niet tegen haar avontuur op allroadbanden in de blubber, Dolf Peeters niet tegen de pech die hem met zijn bejaarde motorpark wel eens overkomt. Gelukkig maar: hoe komen we anders aan zulke fijne verhalen? We hebben er van genoten, zelf. Veel plezier met hun teksten, veel plezier met dit hele MAGazine – want met uitzondering van het nodige gerommel rond de Zuiderdijk (echt waar...) is dit eigenlijk één grote goed-nieuwsshow!

Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl

Inhoud



10 Onderuit op bitumen



20 Duurtest Stadler Pro



30 Relatieve rust in Rotterdam

In het Nieuws	4
Onderuit op bitumen	10
Give-away Abus	13
NGCS-update	15
Dolf Peeters: de groeten	16
Zuiderdijk	19
Duurtest Stadler Pro	20
Kanonsdijk weer veilig	25
Give-away: de winnaar	25
Jennifer!!	26
Over motorrijden	29
Relatieve rust in Rotterdam	30
Parkeerproblemen opgelost	33
GWS-meldingen	34
Afscheid Jacco en Andra	37
MAG Verzekeringstip	38

MAGazine, het verenigingsblad van motorrijdersactiegroep MAG, verschijnt vijf keer per jaar.

Jaargang 33, nummer 194, september 2025

Coverfoto: Hugo Pinksterboer
(Harley-Davidson UL 1200, 1947)

IN HET NIEUWS



Zero Click en Collect

Met auto's gebeurde het al eerder, en nu doet Zero het in Nederland ook met motorfietsen: je bestelt je motorfiets plus alle gewenste opties online om hem daarna bij een deelnemende dealer op te halen. Elektrisch

rijden mist romantiek (en geluid), hoor je vaak, vooral van motorrijders die het nooit deden. Maar helemaal digitaal wordt het wel erg kaal, allemaal. Aan de andere kant: wanneer schreef jij je laatste brief?



Motorrijstroken nieuws?

Het was even in het nieuws, maar nieuw was het niet: de aangekondigde motorrijstroken in de Braziliaanse stad Sao Paulo lagen er al drie jaar. Eerder lagen ze helemaal links, waar je ze zou verwachten, maar daarvoor steeg het aantal motordoden. Nu liggen ze tussen de twee linkse rijstroken, waar wij filefilteren. Dat gaat beter. In Zuidoost-Azië zijn zulke rijstroken er al meer dan een halve eeuw. En in Nederland? In Sao Paulo liggen ze op een traject waar per uur 2.400 motorrijders langskomen. Tijdens drukke mooiweerafzonspitsen telden wij er nooit meer dan 60. We pleiten hier dus maar liever voor vrije toegang tot busbanen.



Asbest

Nieuwsmotor.nl liet weten dat er asbest is aangetroffen in bij Ali Express gekochte remblokken. Dat is dus nóg een reden om zulke accessoires daar niet te kopen, net als motorkleding, een nieuwe helm en andere potentiële lifesavers. Wie nog twijfelt wijzen we graag op het commentaar bij zo'n setje remblokken: "Ik heb ze al een paar keer gekocht... Tot nu toe gaat het goed..."

Geniet en repeat

De Europese motorfabrikanten (ACEM) en de internationale motorsportbond FIM willen motorrijders stimuleren om meer voortgezette rijopleidingen te volgen. Goed plan, al gaat het vooral om opleidingen bij organisaties die het duurbetaalde European Motorcycle Training Quality Label bemachtigd hebben. De duocampagne, gepromoot met de omslachtige slogan *Learn - Ride - Enjoy - Repeat*, wil je vooral aanmoedigen om die cursussen aan het begin van het seizoen te doen, maar die beperking lijkt ons geheel overbodig. Het jaar is nooit te oud om te leren.



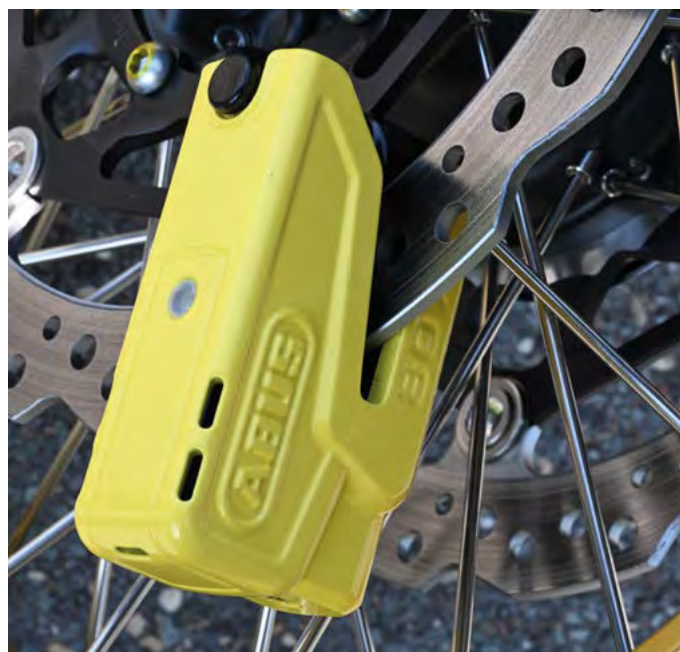
Bigtwin Bikeshow & Expo

De Bigtwin Bikeshow & Expo is de enige motorbeurs waar je op de parkeerplaats bijna net zoveel moois ziet als binnen. Bijna, want binnen zie je pas echt wat je van een motorfiets allemaal kan maken. Altijd weer

de moeite waard, ook als je denkt dat je niets met choppers, bobbys en ander fantasierijk spul hebt. Van 7 t/m 9 november in Expo Houten; meer informatie op bigtwin.nl

Rubberrrrrrrrrrrr

Aan alles komt een eind. Aan bijna alles, want een onderdeel van de fameuze Harvard University is erin geslaagd om rubber zo te behandelen dat het niet meer uitdroogt. Nooit meer. Goed nieuws voor de altijd kwetsbare voorvorkkeerringen, aandrijfriemen, handgrepen en uiteindelijk ook banden. Uiteindelijk, want het proces is op dit vroege moment nog niet geschikt voor dikker materiaal. Komt vast goed! Meer weten? Zoek op Rideapart.com naar Harvard.



Pre-alarm

Wat is beter dan een goed remschijfslot? Een remschijfslot met alarm, zoals de Abus 8077 Granit Detecto XPlus. Alleen had dat slot één nadeel: het 100 dB luide alarm ging ook af als er een passant tegen je motorfiets stootte. Met versie 2.0 van het verder gelijknamige slot is dat probleem opgelost. Bij een onbedoelde schok hoor je zeven relatief bescheiden piepjes. Pas als die eerste schok of beweging vervolg krijgt, gaat het alarm af. En hárd. Goed nieuws. Nog beter nieuws: we mogen een exemplaar van het slot weggeven: zie bladzijde 13.

Zelfrijdende bus(jes)



In Rotterdam pendelt sinds augustus een zelfrijdende elektrische bus tussen metrostation Meijersplein en Rotterdam The Hague Airport. De route van lijn 533 is overzichtelijk en kent weinig complexe verkeerssituaties, en er rijdt een speciaal getrainde buschauffeur mee. Wij houden

een oogje in het zeil. Inmiddels weten we wel dat een zelfrijdend busje van VW-dochter MOIA probleemloos door het van fietsers en voetgangers vergeven verkeer in Hamburg reed. De techniek is verder dan we denken. Nu de rest nog.

SUZUKI GSX-8T EN GSX-8TT

Retro Spirit, New Generation
Performance.

SUZUKI

日本製

MADE · IN · JAPAN

NU

6
JAAR
GARANTIE
+ 6 JAAR
PECHHULP

BEWEZEN BETROUWBAARHEID



Ontdek de GSX-8T en GSX-8TT bij jouw Suzuki-dealer

GSX-8T leverbaar vanaf € 10.999,-
GSX-8TT leverbaar vanaf € 11.499,-

 **SUZUKI**
serious about fun



Al MAG-verzekerd?



Extra veilig, flexibel en leuk voor je vrienden!

- ✓ **Kies voor Flex Casco** en geniet de vrijheid om per dag je Allrisk aan of uit te zetten via de app. Zo betaal je nooit onnodig.
- ✓ **Rijvaardigheidstrainingen op een circuit** zijn bij MAG, in tegenstelling tot andere verzekeraars, gewoon gedekt!
- ✓ **Uitgebreide dekkingsopties** voor helm, motorkleding en bagage
- ✓ **We nemen de schadevrije jaren van je autoverzekering 1 op 1 over**, zo pak je al snel flinke kortingen (tot wel 80%).
- ✓ **1 motormaatje = €50**
Sluit je motormaatje via jou de verzekering? Dan ontvang jij €50!

Als MAG rijder wil je zorgeloos van je hobby genieten. Dus ga je goed voorbereid en goed verzekerd de weg op. Heb je toch pech onderweg? Dan zijn wij nog gewoon persoonlijk bereikbaar voor hulp en advies bij schade.



Bereken direct je premie op
www.mag-verzekeringen.nl

Tel. 0578 - 200 154
info@mag-verzekeringen.nl

VAN DE VOORZITTER

In zijn iconische boek *Zen en de kunst van het motoronderhoud* (1974) verhaalt Robert M. Pirsig over een motorreis van de hoofdpersoon met zijn elfjarige zoon. Tijdens die reis gaat hij diep in op filosofische vraagstukken, onder meer rond het begrip kwaliteit. Pirsig definieert dat niet alleen als iets objectiefs of meetbaars, maar ook als een ervaring die ontstaat wanneer aandacht, zorg en betrokkenheid samenkomen. Daarbij introduceert hij het onderscheid tussen romantisch en klassiek denken. Het romantische perspectief richt zich op beleving, gevoel en het esthetische, terwijl het klassieke denken draait om logica, analyse en structuur. Pirsig laat zien dat ware kwaliteit pas ontstaat als deze twee benaderingen elkaar aanvullen – en juist dat maakt zijn inzichten zo relevant voor motorrijders.

Vanuit dat klassieke denken is een motor een puur technische constructie, die je volgens de regels van het boekje onderhoudt en waarvoor je uitsluitend originele onderdelen gebruikt. De romantische denker ziet diezelfde motor als een verlengstuk van zichzelf: het samenspel tussen mens en machine staat centraal. Pirsig stelt dat je motorrijden pas écht ervaart als je beide denkwijzen of visies combineert. Dan wordt het meer dan een reeks opeenvolgende handelingen. Het wordt een vorm van meditatie waarbij je volledig opgaat in het nu en je je dagelijkse zorgen kan laten varen.

Het is niet altijd eenvoudig om al rijdend in die zen-modus te komen. Zeker niet meteen aan het begin van je rit, of wanneer je hoofd nog vol zit met de drukte van alledag. In mijn vorige column schreef ik al over mijn driedaagse motortraining en het verlies aan zelfvertrouwen dat ik toen ervoer. Dat was een periode waarin ontspannen rijden voor mij ver weg leek.

Onlangs maakte ik een dagtocht naar Duitsland. Aanvankelijk merkte ik dat het lastig was om mijn hoofd leeg te maken en echt te genieten van het rijden. De spanning zat in mijn lijf en ik voelde me niet één met mijn motor. De herinnering aan een privéles van Eric Smulder van deRijder kwam toen bovendrijven. Tijdens die ochtendtraining, met volop aandacht voor mijn basisvaardigheden, gaf hij me ook de nodige handvatten om mijn verkramping los te laten. Door die weer op te roepen, kon ik me ontspannen. Ik ging soepeler rijden, m'n motor voelde weer als een verlengstuk van mezelf en ik kon de omgeving intenser beleven. Die dag werd ik weer herinnerd aan het belang van aandacht en betrokkenheid, precies waar Pirsig het in zijn boek over heeft.



Nee, een motorcoureur zal ik nooit worden, en dat is ook niet mijn ambitie. Maar door te investeren in mijn vaardigheden en open te staan voor zowel technische als emotionele aspecten van motorrijden, kan ik ontspannen deelnemen aan het verkeer en volop genieten van elke tocht. Dat gevoel van vrijheid en ruimte, waarbij je je dagelijkse beslommeringen achter je laat, blijft altijd iets bijzonders – en na zo'n rit kan ik daar nog dagenlang met plezier op terugkijken. Heb je het boek nooit gelezen? Het is nog altijd te koop. Een aanrader.

Hans-Martin Don
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl





ONDERUIT OP BITUMEN

Tijmen van der Poel

Het is zaterdagavond, begin november. Tijmen van der Poel rijdt van zijn ouders in Bussum terug naar huis in Amsterdam. Op de toerit naar de A1 ziet hij op het laatste moment de bitumenstrepen waar hij direct op onderuit gaat. Zijn Yamaha XSR700 had hij al snel weer rijdend, de afronding met Rijkswaterstaat duurde iets langer – maar hij is vol lof over de afhandeling.

Hugo Pinksterboer

Coen van der Poel

Ik reed 80 km/u toen het gebeurde, zoals je op de opnames van mijn helmcamera ook kan zien,” vertelt Tijmen. “Rustig aan, want het had de hele avond al gemiezerd. De weg was dus nat en mijn banden waren nog koud. De lichtmast in die rechterbocht naar de A1 scheen net niet op de nogal ruim aangebrachte bitumenstrepen van de detectielus van het doseerstoplicht. Ik zag ze dus pas toen het te laat was – en daar ging ik.”

Vonken

De opnames van Tijmens helmcamera laten precies zien wat er gebeurde. Hij rijdt inderdaad 80, geeft geen gas bij, de bitumenstrepen lichten op in het schijnsel van zijn koplamp en beide wielen glijden weg. Drie seconden later hoor je het gas van zijn Yamaha opengaan, twee seconden daarna slaat de motor af en stopt Tijmens glijpartij. In één doorgaande beweging staat hij op, loopt op de auto af die inmiddels achter hem gestopt is en zegt hij tegen de bezorgde automobiliste dat hij oké is. “Hij vonkte wel mooi toen-ie onderuit ging. Zag je dat?” vraagt hij, übercool, nadat hij het contact van zijn deels onder de vangrail begraven motor heeft uitgezet.

Longboard

Een verklaring voor zijn onderkoelde



Tijmen: “Dus dan sta je op en ga je verder.”

gedrag heeft hij wel. “Ik heb jaren op een zelfgebouwd elektrisch longboard gereden. Een hobbyproject. Dat liep behoorlijk hard, zeg maar, en dan sturen met je lichaam, zo vlak boven de grond. Daar ben ik natuurlijk regelmatig mee onderuit gegaan, en dat gebeurt lang niet altijd dicht bij huis. Dus dan sta je op en dan ga je verder...” Met de motor was hij niet eerder gevallen. “Het is mijn eerste, en ik had hem nog maar ruim een jaar. Een nieuwe XSR 700, waarmee ik in die vijftien maanden al zo’n 24 duizend plezierkilometers had gereden.”

Schep

Tijmens vader, die snel ter plekke was, constateerde dat de motor met z’n voorwiel klemvast onder de vangrail zat, maar dacht dat de schade mogelijk mee zou vallen. Belangrijk, zeker met alleen een WA+-verzekering. “De berger wilde ’m met brute kracht lostrekken, maar dan was hij naar ons idee direct total loss geweest. We hebben dus om een schep gevraagd. Daarmee hebben de aarde onder het voorwiel weggegraven, zodat er ruimte kwam om de motor rustig onder de vangrail uit te trekken.” Het leek inderdaad mee te vallen, zag ook de berger: een kromme vorkpoot, een loshangende spiegel en een afgebroken knipperlicht, wat krassen en een volkomen weggesleten valdop op de valbeugel. “Als die er niet gezeten had...”

Duur

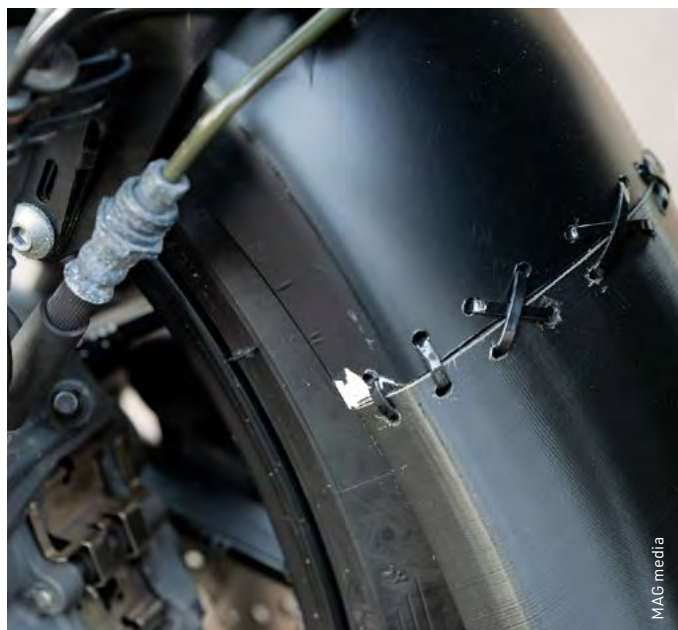
“Ik heb de motor een paar dagen later bij de bergingsdienst opgehaald, hem schoongespoten en bij een garage om een offerte gevraagd om hem weer rijklaar te maken. Dat kwam op 2700 euro, ofwel een derde van wat ik er 15 maanden eerder nieuw voor betaald had.” Het leek Tijmen duur, ook al omdat hij gevraagd had om de barst in de tankkap en andere cosmetische schade niet mee te nemen. Dus ging hij maar ’s kijken wat hij zelf kon doen.



“Maar hij vonkte wel wel mooi, hè?”



Deel van de schade



Deel van het doe-het-zelfherstel

Tie-wraps

“Een voorvork vervangen is niet zo complex, zag ik al snel online, dus dat kon ik vast zelf wel. Uiteindelijk heb ik alleen maar een van de twee binnenpotten vervangen, gewoon omdat de rest volgens mij nog recht was. Dat kan je op het oog nooit met zekerheid zeggen, dus het bleef een gok, maar die pakte goed uit. Bleek wel dat het vervangen van zo’n enkele binnenpoot een stuk lastiger was dan een hele voorvork omwisselen, maar ook dat is gelukt. En het was een stuk goedkoper, ook...” lacht hij bescheiden. Dat gold ook voor zijn zelf gerepareerde, schuin afgebroken voorspatbord. “Ik heb het restant van dat spatbord met een Dremel rechtgemaakt, het ontbrekende deel in 3D getekend en geprint en het met gekruiste tie-wraps vastgezet. Zit muurvast!”

Paneel of patch

En Tijmen zelf? “Ik had nog geen blauwe plek, geen schram, helemaal niets, zelfs geen spierpijn in de dagen erna.” Ook de schade aan zijn kleding viel alles mee. “Tegen de wind en de kou droeg ik een regenpak over mijn vierseizoenenpak heen. Die regenbroek scheurde kapot, het regenjack had wat gaatjes op de ellebogen. De enige serieuze schade was een klein gat in de buitenlaag op de linkerbil van mijn motorbroek. Dat heb ik laten repareren bij de Zilveren Naald in Veenendaal, een specialist in motorkledingreparatie. Daar konden ze het hele paneel vervangen of er een patch op zetten. Ik heb voor het laatste

Verzekeringstip

Voor wie MAG Verzekeringstips niet regelmatig leest: het was Tijmens mazzel dat hij zijn motor zelf kon repareren. Als hij dat niet gekund had en ook geen 2700 euro had kunnen missen, had hij vier maanden niet kunnen rijden: je krijgt de schade na zo’n ongeval alleen direct vergoed als je allrisk verzekerd bent.

gekozen: dat is veel minder duur en net zo sterk. Echt belangrijk, weet ik nu ook uit ervaring: zonder die broek had mijn hele bil opengelegen.”

Claim

Dat de schuld van de valpartij niet bij Tijmen maar bij Rijkswaterstaat lag, leek duidelijk. “RWS heeft heel netjes een claimformulier op de site staan. Binnen vier werkdagen kreeg ik al een telefonische reactie. Heel persoonlijk, heel netjes. Daarna begon het wachten. In die tijd heb ik nog wel af toe contact met ze gezocht, omdat ik het graag afgerond wilde zien. Ook dat verliep altijd prima. Uiteindelijk heb ik mijn schadevergoeding ontvangen binnen vier maanden nadat ik mijn claim ingediend had.”

Keurig

Van het feit dat Tijmen zijn motor al zelf gerepareerd had, werd door RWS geen probleem gemaakt. “Ik weet wel dat ik het daardoor complexer heb gemaakt, natuurlijk. En omdat de door Rijkswa-



Hier ging de XSR700 op onderuit.

terstaat ingeschakelde expert naast de functionele ook de cosmetische schade wilde vergoeden, was er nog een tweede taxatie nodig. Ook die kosten zijn keurig vergoed.”

Camera

De helmcamera waarmee hij het ongeval vastlegde, had hij nog maar net. “Ik kocht hem voor de leuk, maar na deze valpartij heb ik hem altijd aanstaan. Ik kon nu bewijzen dat ik niet te hard reed, dat ik geen extra gas gaf en zelfs dat de strepen pas op het laatste moment zichtbaar waren. Of mijn claim zonder die beelden afgewezen was durf ik niet te zeggen, maar ik geloof zeker dat zo’n opname je kans op een positieve uitkomst vergroot.” ■

BOO KAT-X

CFMOTO



leave no place uneXplored

Prijs NL vanaf € 10.499,- BPM incl.
Meer info op cfmotobenelux.com

MAG GIVE-AWAY



Abus 8077 2.0 Granit Detecto XPlus

Met zo'n 1.900 motordiefstallen op jaarbasis kan je je tweewieler maar beter goed op slot zetten. Dat doe je bijvoorbeeld met de Abus 8077 2.0 Granit Detecto Xplus. Over Abus hoeven we niks te zeggen, Granit slaat op de degelijkheid, Detecto verraaft dat het slot beweging en schokken detecteert, de toevoeging 2.0 betekent dat het 100 dB luide alarm pas na een bescheiden pré-alarm afgaat en Xplus staat voor een pickingvrije cilinder plus de mogelijkheid om met één sleutel meerdere sloten te kunnen bedienen. Van Abus mogen we een exemplaar van dit slot weggeven, inclusief slothouder, met een totale waarde van € 239,90.

Interesse? Laat ons weten wie ons hielp om een Haags motorprobleem te voorkomen. Het antwoord vind je in dit nummer. Stuur je mail uiterlijk op 12 oktober naar info@motorrijdersactiegroep.nl o.v.v. je naam en je lidmaatschapsnummer, met als onderwerp Abus 8077 2.0.

RIDERS



HEY
MOTORRIJDER
KEN JIJ ONS **NIEUWE**
PLATFORM
AL?!



RIDERS.NU

NGCS UPDATE II

Ribbelbeton- verdriet: de sequel

NGCS in Goirle

Begin dit jaar lieten we je weten dat de provincie Noord-Brabant waarschuwborden bij hun twee NGCS-trajecten ging plaatsen, dat de gemeente Goirle een gesprek over het onderwerp afhiel en dat we daar dus actie zouden gaan voeren, en dat het Belgische Agentschap Wegen en Verkeer motorrijders zou betrekken bij tests met NGCS. Waar staan we nu?

Paul Broer

We beginnen met het slechte nieuws: de provincie Noord-Brabant heeft nog altijd niet voldaan aan de toezegging om waarschuwborden te plaatsen – maar het goede nieuws blijft dat ze er komen. 't Duurt alleen even, zoals wel vaker...

Wat en waar?

NGCS staat voor Next Generation Concrete Surface, waarbij betonnen wegdek in de rijrichting van groeven voorzien wordt om geluidsoverlast tegen te gaan. Het geribbelde wegdek zorgt bij veel motorfietsen voor zoekend weggedrag en het gevoel dat je met lekke banden rijdt. In België ligt het op grote delen van de Antwerpse ring; in Nederland alleen nog op twee provinciale wegen in Noord-Brabant en een gemeentelijke weg in Goirle. Meer komt er wat ons betreft niet.

Goirle

Anders dan de begripvolle provincie zette de gemeente Goirle de hakken stevig in het zand. We stonden dus klaar voor een ouderwetse actie ter plekke. Plan was om met zeer lage, op het wegdek aangepaste snelheid over het met NGCS verharde deel van de Turnhoutsebaan te gaan rijden, vanzelfsprekend in aanwezigheid van de lokale en regionale pers. Toch besloten we nog een laatste keer te proberen om in gesprek te gaan. Na een dringende mail aan alle raadsfracties en de burgemeester ging men overstag. Een gesprek van drie kwartier was voldoende om de nieuwe wethouder van ons gelijk te overtuigen. Goirle gaat dus ook waarschuwborden plaatsen. Onze suggestie aan beide partijen is om te kiezen voor een algemeen waarschuwbord plus onderbord met een icoontje van een motorrijder, de tekst 'spoorvorming' en de lengte van het tra-

ject. We hebben onze gesprekspartners met elkaar in contact gebracht.

België

We richten ons normaal gesproken alleen op Nederland, maar voor NGCS maakten we graag een uitzondering: het was tenslotte de Vlaming Benny Heylen van Ride, Just Ride die ons op het gebruik van NGCS in zijn en daarmee indirect ook in ons land attent maakte. Samen spraken we met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), dat eerder steevast stelde dat er 'verder geen klachten' over het wegdek waren binnengekomen. De eerste door AWV toegezegde tests hebben inmiddels plaatsgevonden. Daarbij reed een door de dienst nauwkeurig op video vastgelegde Heylen samen met een collega-motorrijder verschillende trajecten met uiteenlopende snelheden, beide op klassieke motoren. Later vinden ook nog tests plaats met sportmotoren en met motoragenten van de federale politie plaats. Ook die laatsen hebben aangegeven niet content te zijn met NGCS. Heylen stelde vast dat AWV de zaak zeer serieus opvat. We houden je op de hoogte, zoals gebruikelijk. ■



MAG media

Dolf Peeters

"De groeten"

Als er één motorschrijver is die je aan zijn schrijfstijl direct herkent, is het wel Dolf Peeters. Voor zijn column over groetende motorrijders maken we in dit nummer graag ruimte.

“Nee. Ik groet alleen andere Harley-Davidson-rijders.” De merknaam werd zo uitgesproken dat je zelfs het door de marketeers van het merk zo gewaardeerde koppelstreepje kon horen. Het was zo’n opmerking in een prettig oppervlakkig, maar toch zinloos gesprek tijdens een toevallige ontmoeting.

Nou ja: dat groeten weet wat, hoor! Ooit deden ‘we’ het omdat we een gering aantal wat armoedige zonderlingen op onbetrouwbare voertuigen waren. Je herkende en erkende elkaar als blijmoedige tot sombere randfiguren. Je groette elkaar uit broederschap en het feit dat je elkaar nodig had bij pech onderweg.

Want het was de tijd dat er nog geen mobiliteitsgaranties waren, maar er was nog wel in elk geval basale technische kennis. En hoe moeilijk waren tweetakten of stoterstangen viertakten nu helemaal? Het hoogste technische vernuft zat hem nog in de contactpunten. En daarvan had je toch altijd een setje bij je. Samen met een verse condensator waterdicht opgeborgen onder de buddy.

Maar pech onderweg is niet zo gangbaar meer, tegenwoordig. Ja, mensen willen de tank nogal eens leegrijden omdat ze te weinig kilometers maken. Maar dat is geen pech. Het groeten is daarentegen niet van de lucht. Als ik het de laatste tien jaar eens bekijk, dan ben ik enorm vaak gegroet. En omdat motorrijden tegenwoordig een lifestyle-dingetje is, is het op mooie dagen heel druk met motorrijders die zo ongeveer allemaal dezelfde erkend mooie routes rijden. Als ze tegenliggers zijn, dan groeten ze. Als ze je inhalen maken ze tegenwoordig vaak dat schopgebaar met de rechtervoet, een dankbaarheidsritueel dat uit Frankrijk is overgenomen. Fransen geven dat schopje als dank tegenover automobilisten die zo vriendelijk zijn om ze te laten passeren. ANWB-fundamentalisten hebben na Franse vakanties thuis vaak geschokt verteld over die agressieve Franse *motards*: “Ze haalden ons in en schopten ook nog!” Zo komen misverstanden de wereld in.

Motorrijders groeten elkaar dus. Sterker nog: er is een stroming die motorrijders als broederschap ziet. Van al die positiviteit zou je heel blij kunnen



worden. Maar de afgelopen tien jaar heb ik onderweg drie keer met pech gestaan. Een keer met een Suzuki XV800 (of is het nou een VX800? Maakt niet uit. Het ding had een cardan en was dienstfiets), die door een kapotte dynamo een platte accu opliep. Met mijn ouwe dikke Guzzi kreeg ik een lekke band op Oudenrijn. En bij een ex-Russische driewieler draaide de cardanas uit zijn splines omdat die as en de meenemer niet van staal, maar van gevulde-koekendeeg waren.

Alle drie de keren werd ik talloze keren voorbijgereden door ‘brothers’ op ‘bikes’.

Er stopte er geen eentje. Twee andere weggebruikers stopten wel. Dat waren automobilisten die vroeger motor hadden gereden. Ze konden me helaas niet helpen.

De Suzuki werd op gang gebracht door de accu aan de dubbel gespierde oplader van de WegenWachter te hangen. De accu had het zweet op zijn flanken van het laadampèrage, maar er zat weer voldoende prik in om met het hele verhaal de thuisbasis te halen. Op weg naar huis werd ik volop gegroet.

Op Oudenrijn wilde de WegenWacht niets aan de platte achterband doen omdat we te gevaarlijk stonden. Hij belde om een bergingsvoertuig. Na nog een dik uur wachten (voorbijrijdende motorrijders groetten me joviaal) kwam de bergingswagen. De Guzzi werd opgeladen en op een steunpunt weer uitgeladen. Ik werd bij een bushalte afgezet. De volgende dag regelde ik een ander wiel. Ging met dat wiel per OV weer naar de WegenWacht-crèche voor verloren motorfietsen. Het wiel met de lekke band ging bovendecks mee terug naar huis. Op weg naar huis werd ik niet gegroet. Het was een doordeweekse dag. Het regende. Er waren geen broeders onderweg.

Dat er niemand bij een defecte Ural durft te stoppen is koudwatervrees. Ik belde aan bij een woning aan de motor-toeristisch zo prettig liggende route en vroeg of ze een boormachine hadden. Die was er. Ik mocht hem na uitleg wel even lenen, inclusief 20 meter verlengsnoer. De mof van de meenemer en de cardanas kregen een 8mm piercing. Door dat gat stak ik een M8 bout. Op de bout kwam een moer. Spullen weer inleveren. Koffie krijgen. Borenuitleen-familie bedanken. En hop, rijden maar weer.

Intussen zijn er weer aardig wat pechloze kilometers gemaakt. En ben ik weer heel vaak gegroet. (Terug)groeten doe ik alleen nog maar buiten het seizoen. Of als ze bedaard op een klassieker rijden. Gewoon omdat ook zwaaien te overwelgend kan zijn. Maar als ik een biker met pech zie staan? Dan stop ik. Al is het om te vragen of de pechvogel al om hulp heeft gebeld. ■

Verkoop | Reparatie | Revisie | Onderdelen



Mat Beekers
Gezellenbaan 13
5813 EA Ysselsteyn (Lb)
Telefoon: +31 (0)478-541444
www.bmwboxertoko.nl
BMW Boxer Toko



Brabant Motors
BRABANT MOTORS GRAVE
Gespecialiseerd in TRIUMPH en BENELLI
www.brabantmotors.nl
Bosschebaan 9 (N324) 5363 SW Grave (NB)
Telefoon +31 (0)486 - 47 36 50 Whatsapp +31 (0)486 - 47 36 50 E-mail info@brabantmotors.nl
Benelli TRIUMPH
Ook voor verhuur van Benelli's

Weet je wel zeker of
je vering **écht** goed is afgesteld?



HK SUSPENSION
De juiste instelling
Ga voor de gratis suspension-check
naar: www.hksuspension.nl
HK-SUSPENSION | VUURLAAN 6A, 4005 HB TIEL | TEL: 0344 63 19 19 | INFO@HKSUSPENSION.NL | WWW.HKSUSPENSION.NL

Doneren MAG.



www.motorrijdersactiegroep.nl



**In iedere aflevering een
inspirerend motorverhaal!**



**Gratis in elke podcast-app
en via DeMotorPodcast.nl**

HARDE KERN BLIJFT SPUTTEREN

Zuiderdijk – het onverwachte vervolg

‘Zuiderdijk definitief open’, kopten we in MAGazine 191. Maar een kleine, harde kern van buurtbewoners van de langs het Markermeer lopende dijk laat het er niet bij zitten. Ze doen hun uiterste best om het eind vorig jaar ingetrokken motorweekendverbod weer in te voeren. Daarnaast zijn er plannen om delen van de dijk tot fietspad te bombarderen.

Vera de Bruijn

Even terug in de tijd: In 2024 won de MAG voor de Raad van State (RvS) de zaak rond het vier jaar geleden op de Zuiderdijk ingevoerde motorweekendverbod. Na door de RvS opgedragen onderzoek was er voor wegbeheerder Drechteland geen andere mogelijkheid dan het verbod in te trekken.

Knip!

Drechteland besloot daarop te gaan kijken wat er voor andere mogelijkheden waren om de ervaren overlast terug te dringen. Een van die mogelijkheden is het opknippen van de dijk. De bewoonde delen blijven voor iedereen toegankelijk; de stukken daartussen worden fietspad.

Zuiderdijk van iedereen

Op een Facebook-bericht over dit plan werd in juni vrijwel unaniem negatief gereageerd, en een petitie van de actiegroep De Zuiderdijk is van iedereen

is inmiddels al bijna 3.000 keer ondertekend. Dat aantal is aanzienlijk hoger dan het aantal overlastmeldingen dat in de zes maanden van het hierboven genoemde onderzoek geregistreerd werd: dat waren er namelijk 112, waarvan er 38 van één adres afkomstig waren.

Support

Omdat het opknippen gevolgen heeft voor al het gemotoriseerd verkeer en niet alleen voor motorrijders, gaat de MAG deze strijd niet zelf aan. Wel bieden we support aan de actiegroep die de dijk open wil houden. Ook proberen we autoliefhebbersclub KNAC en de brancheorganisatie voor ondernemers in groen, grond en infra (Cumela) hierbij te betrekken.

Fout

De twee dames die de harde kern van de boze buurtbewo-

ners vormen, Jantine Leeftang en Caroline Heeroms, besloten het knipplan niet af te wachten. Ze gingen bij de Raad van State in beroep tegen het intrekken van het motorweekendverbod. Kort samengevat stellen zij dat de gemeente de uitkomsten van het verrichte onderzoek niet juist geïnterpreteerd heeft. Opvallend, omdat de gemeente het motorweekendverbod niet wilde opheffen – maar ze móesten wel. Leeftang en Heeroms voegden op het laatste moment ook nog de uitslag van een bewonersenquête aan hun betoog toe. Als die uiterst sturende enquête representatief is voor hun betoog, hebben de dames hun zaak bij voorbaat al verloren: zo wordt overlast door snelle, inhalende motoren specifiek als antwoordmogelijkheid aangeboden, en gaat het bij auto's specifiek alleen om overlast door fout parkeren. Echt.

Zes weken

We woonden de rechtszaak bij, waarbij we ook het woord mochten voeren. Zo konden we de enquête bekritisieren, misleidende uitspraken over decibellen corrigeren en – voor de honderdste keer – duidelijk maken dat geluidsoverlast niet alleen in Drechteland vaak ten onrechte uitsluitend aan motoren wordt toegeschreven. De verdediging van de gemeente Drechteland, ons voormalige tegenstander die nu aan onze zijde stond, was in onze ogen helaas niet ijzersterk. Uitspraak over zes weken. ■



Stadler Treasure Pro en Quest Pro

TOPPAK VOOR
TOPPRIJS



Als je al voor vijfhonderd euro een wind- en waterdicht motorpak kan kopen, wat zal je dan ruim vijf keer zoveel uitgeven? Om die vraag te beantwoorden, reden we het afgelopen jaar zo'n 15.000 kilometer in een Stadler Treasure Pro-jas en de Quest Pro-broek van hetzelfde Duitse topmerk.

Tekst en foto's Hugo Pinksterboer

Ik geef het meteen maar eerlijk toe: als doorrijder kan je in Nederland nauwelijks zonder textielcombi, maar ik heb me er nooit echt lekker in gevoeld. Dat gold zowel voor de meerlaags pakken waar ik eerst in reed als voor de – net als deze Stadler – gelamineerde combinatie die ik daarna vijf of zes jaar droeg. Dat was ook zeker geen goedkoop pak, maar het voelde nog altijd wel als veel textiel. Het eerste wat me tijdens mijn debuutrit in dit nieuwe pak opviel, was dat het me nauwelijks opviel. En beter kan je 't niet hebben, wat mij betreft. Ik bleek niet de enige te zijn: iemand die dezelfde combinatie aanschafte, zei dat het voor het eerst was dat hij zich in een textielpak geen Michelin-mannetje voelde. Het geheim zit 'm vermoedelijk in de combinatie van een breed matenpakket, een goed uitpakkende – Noord-Europese – pasvorm en een slimme snit.

Gelamineerd?

Bij gelamineerde kleding is de waterdichte laag één met de buitenlaag. Dat zorgt ervoor dat het pak regenwater niet als een spons opzuigt, maar het er zoveel mogelijk af laat lopen. Na een bui is zo'n – altijd relatief duur – pak dus veel eerder droog, en het blijft ook na een paar flinke buien nog geurvrij. Het materiaal voelt wat stugger dan dat van motorkleding met een aparte waterdichte laag, en als je die kleding met die membraanvoering draagt is dat warmer dan gelamineerde kleding. Tip: Stadler is een van de weinige merken die een (aanzienlijk duurder) drielaags laminaat gebruiken. Die derde laag is een coating die het kwetsbare Goretex tegen slijtage beschermt.

Luchthappers

Veelrijders rijden vaak op motoren met

de nodige windbescherming. Belangrijkste nadeel is dat het 's zomers nogal warm kan worden: als je lekker uit de wind zit, hebben ventilatieritsen nauwelijks zin. Het gepatenteerde Stadler Air Scoop System (SASS) maakt een eind aan dat probleem. Op de mouwen, onder je armen, op de boven- en de onderbenen zitten alles bij elkaar acht

openritsbare luchthappers. De langs alle windbescherming, 30-litertanks en handkappen stromende lucht wordt daarmee voelbaar langs je armen, je benen en je body geleid, en zelfs je rug krijgt er wat van mee. Een compleet gaasjack is op stadstraag tempo nog net iets luchtiger, maar veel scheelt het niet. Wat wel veel scheelt, is dat dit pak zelfs met opengeritste airscoops nog altijd waterdicht is: het opgevangen water wordt via listige gaatjes afgevoerd. Wordt het opeens een stuk kouder, dan zijn zes van de acht luchthapperritsen tijdens het rijden dicht te trekken.

Detail, detail

De traditionele borstritsen op de jas hebben natuurlijk geen waterafvoer, maar met de lange linten aan de trekkers kan je ze tijdens het rijden makke-



Slim zakje op de bovenarmen



Ruimte voor je GPS, je telefoon en meer



Effectieve SASS-luchthappers op acht plekken

lijk sluiten. De extra ruime overkapping voorkomt inregenen. Voor extra ventilatie is het rechterborstpand van de jas deels open te klappen. Met een eenvoudig stukje klittenband wordt voorkomen dat de dan loshangende halssluiting als een malle gaat klapperen.

Moeiteloos

Als het regent moet je de schachten van je handschoenen makkelijk in je mouwen kwijt kunnen. Stadler bedacht daar een verbluffend simpele en effectieve constructie voor. Zelfs de schachten van een paar Dane winterhandschoenen verdwenen er moeiteeloos in. Voor de broekspijpen werd dezelfde constructie gekozen. Toerlaarzen of offroadlaarzen met gespsluitingen? Geen probleem. Natte handschoenen laat je drogen in het gaasvak op de rug van de jas.

Niks meer, niks minder

Die focus op praktische bruikbaarheid vind je ook op andere punten terug. Bij de meeste textielbroeken die ik droeg, verstel je de taille met klittenband boven je linker- en rechterheup. Niet zo handig, zeker niet als je de ene dag een spijkerbroek met riem onder je motorbroek draagt, en de volgende dag een dunne legging. Stadler koos voor een licht elastische broeksband die zich eenvoudig aanpast aan wat je eronder draagt. De twee drukknopen gaan dus altijd makkelijk dicht, waarna je de broek met een doorlopende riem met klittenbandsluiting fixeert. Dat zit altijd goed, en in één makkelijke beweging.

Een nadeel van de gewezen riem is wel dat er nogal makkelijk een slag in komt, maar die is er ook zo weer uit. De even doordachte riem van de jas heeft daar minder last van. Slim extraatje is de over de hele lengte van de broeksband lopende siliconenstrook, die voorkomt dat je bovenkleding uit je broek glipt.

Ook voor buiken

Met z'n dubbele riemlussen komt de Quest Pro tegemoet aan buikige motorrijders die de riem liever een etage lager (dus onder die buik) dragen. De ophanglussen lijken bij deze broek wél op het totaalgewicht berekend. Dat zien we wel eens anders. Daarnaast zijn er nog drie lussen voor de optionele bretels uit eigen huis. Elastisch materiaal rond de knieën zorgt ervoor dat de broek ook als je staat goed blijft zitten.

Prioriteit is rijden

Naast twee steekzakken heeft de broek twee ruime, opgestikte cargozakken. Fijn voor als je je jas ergens ophangt maar je je GPS, je telefoon en ander klein spul toch graag bij je houdt. Waterdicht zijn die zakken niet, maar het is dan ook niet de bedoeling dat je ze tijdens het rijden gebruikt. Stadler is daar sowieso geen fan van, werd tijdens de passie uitbreid besproken: sleutels en andere spullen in jas- en broekzakken kunnen bij een valpartij makkelijk voor extra letsel zorgen. Dat betekent niet dat er geen zakken zijn, natuurlijk, maar de jas heeft bijvoorbeeld geen steekzakken. Jammer als je met je verkleumde

handen naar een voetbalwedstrijd van je kind staat te kijken, maar de firma legt de prioriteit bij veilig rijden. Geef ze 's ongelijk. Binnenzakken heeft de jas overigens wel, net als twee kleine, makkelijk bereikbare zakjes op de bovenarmen.

Topprijs

Stadler is niet het enige merk met motorbekleding in deze prijsklasse, maar in die klasse wel de enige die uitsluitend in Europa produceert. Met een broek van € 1059,- en een jas van € 1599,- zit de combinatie op grofweg dezelfde prijs als de Rukka Armageddo en de Held Atacama. Rev's topcombinatie kost wat minder, de Klim Badlands zit rond de drie mille. Daar kom je ook uit als je bij Stadler in de 10% hoger geprijsde grotere maten valt.

Schortje

De jas heeft ook twee grote, waterdichte zakken aan de zijkant. Die verschoven naar die – voor dagelijks gebruik niet echt praktische – plek om ruimte te maken voor twee extra ritsen. Als je deze korte ritsen opent, komt het onderste deel van de voorkant van de jas als een soort schortje op je benen te liggen. Het regenwater loopt dan makkelijker weg en vormt minder snel de beruchte plas onder je kont. Heb je de zijzakken niet nodig, dan haal je ze makkelijk los. Net zo makkelijk is de riem waarmee je de breedte van de jas eenvoudig afstemt op wat je er al dan niet onder aan hebt. Net



Slimme riem, gaasvak op de rug



Dit openritsbare 'schortje' verkleint de kans op een plas onder je kont.

als bij de broek, inderdaad. De breedte van de mouwen is op twee plaatsen in te stellen. Door in de mouw weglappende riempjes is dat instelbereik op de onderarm opvallend groot.

Woest weer

Wordt het echt woest weer, dan bestaat de kans dat regenwater vanaf je helm de aangenaam zacht gevoerde kraag inloopt. Dat voorkom je met de los aan te schaffen stormkraag, die je met drukknopen voor en achter aan de jas bevestigt. Niet de makkelijkste oplossing, maar effectief is het wel. De kraag is zo gesneden dat je helm hem compleet afdekt, wat de kraag vervolgens met je jas doet. Het dunne, met Goretex wind- en waterdicht gemaakte materiaal voorkomt dat de kraag water opzuigt. Voor de broek en de jas gebruikt Stadler Goretex Pro-laminaat. Die Pro-variant biedt een betere waterdichtheid, ademt beter en is slijtvaster dan het gewone Goretex.

Zelf doen

Een thermovoering wordt niet meegeleverd. Beetje zúnig, zou je kunnen zeggen, maar mijn ervaring is dat ik zulke voeringen zelden gebruikte. Wat je bij temperaturen beneden de pakweg zestien graden onder deze jas wilt dragen, kan je beter op je eigen thermostaat afstemmen. Eerst een gewoon vest, als het kouder wordt een windstopper en uiteindelijk een elektrisch verwarmde binnenjas, bijvoorbeeld, afhankelijk van temperatuur en lengte van de rit.



Details, details: SASS-afwateringsgaatje

Protectie

Ondanks de focus op veiligheid hebben zowel broek als jas een AA-certificering: de riante ventilatie rondom maakt een AAA onmogelijk. Stadler maakt hier bewust de keuze voor actieve in plaats van passieve veiligheid: goede ventilatie helpt ongevallen voorkomen. De aandacht voor passieve veiligheid zit 'm naast een keuze voor extreem slijtvaste materialen onder meer in de gebruikte Sas-Tec protectoren. Om een voorbeeld te geven: de level 2-knieprotectoren in de Quest-broek zijn bijna drie keer zo zwaar en anderhalf keer zo groot en zo dik als de level 1 protectoren in door MotoPlus als beste motorjeans geteste AAA Rokkertech Straight. Nadeel van deze protectorkeuze is dat je ze op een koude dag altijd even voelt zitten, bij en vlak na het aantrekken – maar dat is met de nadruk op even. Nog één opmerking over het aantrekken van deze combinatie: het gebruik van de verbindingsrits vraagt een soepel gestel, de nodige oefening en bij voorkeur beide. Een langere rits zou het sluiten ervan een stuk eenvoudiger maken. Stel je daar prijs op? Bestel hem dan mee. Alles kan.

Meer

Wat moet een mens met een artikel over zo'n duur pak? Vooral kijken wat er allemaal kan. Op andere textielcombinaties kom je sommige van de hier genoemde features ook tegen, maar vaak herken je die features pas als je weet dat ze bestaan. Wil je ze allemaal, zoals bij dit pak, dan moet je even diep in de buidel

tasten. Vertellen we je er wel bij dat deze combinatie nog meer biedt dan we hier konden noteren. Heel in het kort is het de ideale oplossing voor iedereen die met één goed zittend pak elke dag wil kunnen rijden, met name dankzij de unieke luchthappers. De prijs zit 'm verder in zaken als de riante garantiebetalingen, de mogelijkheid van leenkleeding bij de in eigen atelier uitgevoerde reparaties (ook aan Goretex!), een keuze uit broeken én jassen elk in 36 maten en de mogelijkheid van maatwerk. Dat ook de nodige overheids- en hulpdiensten in Stadler rondrijden is niet meer dan een kers op deze taart. ■

Dank aan MotoPort Wormerveer voor de nagelnieuwe Honda Africa Twin op de foto's!



Stadler Treasure Pro



Quest Pro



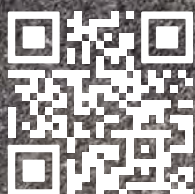
Nieuwe Streetfighter V2

The Ultimate V2 Fighter Formula

De nieuwe Streetfighter V2 is de ultieme combinatie van performance en design. Aangedreven door het nieuwe 890 cc V2 blok, biedt deze motor een krachtige en lineaire vermogensafgifte, ideaal voor zowel dynamisch straatgebruik als sportief bochtenwerk.

Het agressieve en herkenbare design van de Streetfighter met zijn V-vormige LED verlichting en scherpe lijnen, laat er geen twijfel over bestaan: deze motor is gebouwd om op te vallen en te presteren. Dankzij de geoptimaliseerde ergonomie, met een hoog en breed stuur en een comfortabel zadel, is elke rit even explosief als beheersbaar.

Meer informatie op [ducati.com/nl](https://www.ducati.com/nl)



Scan de QR code om een proefrit aan te vragen.



Kanonsdijk weer veilig

Vera de Bruijn

Het is haast niet te geloven, maar toch echt werkelijk waar: de Kanonsdijk bij Zutphen is in de buitenbochten ontdaan van de serieus als afschrikwekkend bedoelde, maar vooral ook levensgevaarlijke kartelranden die de gemeente aan weerskanten van de weg gelegd had. In de binnenbochten is het aantal kartels gehalveerd.

Na een even langdurige als vruchteloze mailwisseling met een van de betrokken ambtenaren kwam het na een wethouderswissel eindelijk tot een constructief gesprek. De gemeente deed een voorstel, wij stelden een variant voor, er kwam een akkoord en een kleine twee jaar na onze eerste melding was de aanpassing een feit. Daarvoor bedanken we met

nadruk ook Zutphenaar en MAG-lid Paul Ruiter en de door ons ingeschakelde verkeerskundigen Stefan Westerman (ANWB), Wim Salomons (Veilig Verkeer Nederland) en Kristine Schneijdenberg. In GWS-meldingen in MAGazine 188 deden we nog uitgebreid verslag van het eerste, door de voortdurende positiewissels van onze opponent achteraf bijna amusante deel van het proces. Nederland is weer een stukje veiliger. ■

Magazine 188 nalezen? Download het blad op de site!



Kanonsdijk toen: kartelrand in de buitenbochten



Kanonsdijk nu: strakke trottoirband



MAG GIVE-AWAY

Martine de Wit wint **PMJ Cruiser motojeans**

Martine zou haar 900 cc Triumph Super Cup best meer willen gebruiken dan ze nu doet, met haar man of met vrienden, maar in de praktijk blijft het bij ritten over binnenwegen in de regio. 'Lekker op die caféracer m'n hoofd leegmaken...' De leren broek waar ze dat altijd in deed bevalt haar prima, maar zowel op de motor als op het terras is leer best warm. Dus deed ze mee aan de Giveaway van de PMJ Cruiser jeans die we van importeur JoPa mochten weggeven. En ze won. Helemaal blij. 'Want hoe warm het ook wordt, in een gewone spijkerbroek zie je mij niet op de motor. Mijn man heeft een keer in zijn motorjeans een schuiver gemaakt, met niet meer dan 30 km/u. Die broek was absoluut zijn redding geweest, zeiden ze in het ziekenhuis. Dankjewel, PMJ en JoPa!'



VALLEN EN OPSTAAN



Verkenning van de anderhalve kilometer lange crossbaan



Vallen en opstaan in Tajikistan

Motorrijden is net muziek maken: op welk niveau je het ook doet, je hebt altijd wel momenten dat je denkt dat je er nog lang niet bent. Jennifer ook, dus.



Op het droge ging het beter

O nlangs realiseerde ik me dat ik al bijna negen jaar mijn motorrijbewijs heb. Negen jaar vol avonturen op twee wielen, van evenementen, trainingen, vakanties en een reis naar het verre oosten met Richard tot weekenden met vriendinnen (waarin we eerlijk gezegd meer kilometers bier dan asfalt zagen). Dus heb ik inmiddels aardig wat ervaring opgedaan, zou je zeggen. En toch maak ik af en toe nog de stomste fouten en voel ik me een complete beginner die nog veel te leren heeft.

Steppen

Voorals ik moe ben, merk ik dat mijn concentratie snel afneemt. In plaats van mijn resterende aandachtssaldo te bewaren voor momenten waarop ik het echt nodig heb, verspil ik dat saldo vaak aan nadenken over handelingen die normaal gesproken vanzelf gaan. Dat merk ik vooral bij verrichtingen waarbij goed kijken essentieel is: die gaan dan moeizaam. Zo miste ik laatst een afslag na een rit met zo'n honderd kilometer aan bochtige weggetjes. Keren dan maar. Er kwam geen verkeer aan en de weg was breed genoeg, maar halverwege mijn keeractie kreeg ik een soort mentale kortsluiting. In plaats van te kijken waar ik naartoe wilde, keek ik recht vooruit. Een soepele halve draai zat er natuurlijk niet meer in. Uiteindelijk kon ik mijn nieuwe Ténéré 700 nog net rijdend keren in plaats van te moeten steppen, maar niet zonder ook de stoep te moeten gebruiken. Volkomen onnodig, als ik meteen goed had gekeken.

Zenuwachtig

Ik kan me flink aan mezelf ergeren als ik in zulke situaties beland. Vooral omdat ze vaak te voorkomen zijn door simpelweg beter op te letten, beter te plannen, beter te kijken. Door de basis beter toe te passen, in een paar woorden. En ik weet dat ik die basis best aardig onder de knie heb. Zo huurden we laatst met een groep mede-T7-rijders een crossbaan af voor een ochtendje offroad rijden. Normaal gesproken is dat een harde baan, maar omdat het de week ervoor flink geregend had lagen sommige stukken er knap modderig bij. Een flinke uitdaging met een relatief zware motor als de mijne. Bovendien was ik al wat zenuwachtig: het was de eerste keer dat ik met die nieuwe T7 offroad ging, en hij stond ook



Nooit mijn liefhebberij geweest (Spanje)

Op zo'n moment besef ik dus wat ik geleerd heb.

nog altijd op zijn standaard meegeleverde allroadbanden. Leuk voor een stukje onverhard; niet voor blubber. Maar ik was er om te leren, dus ik ging ervoor.

Gas, gas!

Terreinen met modder of mul zand zijn nooit mijn liefhebberij geweest. Toch heb ik er inmiddels (soms met frisse tegenzin) al aardig wat kilometers op gemaakt. En ik heb er veel van geleerd. Bijvoorbeeld dat op zulke terreinen je gashendel vaak je beste vriend is als je je motor overeind wilt houden. En dat je dus echt moet leren om dat gas te durven gebruiken, iets wat heel onnatuurlijk kan voelen als je weinig of geen ervaring op zand of in de modder hebt. Ik herinner me mijn allereerste offroadtraining in Schotland nog goed, bijna negen jaar geleden. Doordat ik te weinig gas gaf, reed ik mezelf heuvelopwaarts vast in de prut. "Gas, gas, geef gas", riep de instructeur die me vooruit probeerde te duwen. En ik deed wat hij zei, maar veel te voorzichtig – en zonder aandrijving kom je natuurlijk nergens.

Blubber

Als ik weer 's op zulk terrein kom, komen die herinneringen en die leermomenten altijd weer boven. Nu ook, dus. Met de waarschuwingen voor de gladde stukken in mijn achterhoofd begon ik de

anderhalve kilometer lange crossbaan te verkennen. Niet te veel nadenken, goed kijken, gas erop houden, hier en daar de koppeling erbij... Het ging eigenlijk verrassend goed! Terwijl ik op zo'n baan normaal gesproken echt aan het worstelen ben, reed ik voor mijn doen zelfs redelijk ontspannen. Tot die eerste echte blubberbocht.

Dutje

Mijn banden waren prima geschikt voor op de weg en licht offroadwerk, maar niet voor deze glijbaan. Toch leek die blubberbocht best redelijk te gaan – tot het allroadprofiel van die banden zich wreekte. Het rubber kon al die modder niet snel genoeg lossen, dus ik begon te glijden. In de hoop de T7 weer recht te trekken gaf ik gas bij, maar tevergeefs. Dus legde ik 'm neer voor z'n allereerste dutje. Oprapen lukte me niet, omdat ik ook zelf steeds weggleed. Een andere rijder, die al met zijn tweede rondje bezig was, waarschuwde me dat het verderop niet veel beter werd. Hij bleef heel vriendelijk even wachten tot ik weer wegreed, waarschijnlijk bang dat ik 'm direct weer zou neerleggen. Maar dat viel mee: ik ging pas drie bochten verderop weer onderuit, en dat was alleen omdat ik wist dat gas geven ook hier mijn redding was. Anders was ik die andere twee bochten waarschijnlijk niet eens doorgekomen.

Vallen en opstaan

Misschien klinkt het vreemd, maar op zo'n moment besef ik dus wat ik geleerd heb. Negen jaar of korter geleden was ik waarschijnlijk al veel eerder onderuit gegaan en had ik iemand anders gevraagd om mijn motor van de baan af te rijden. Nu reed ik gewoon door. En ook al had ik laatst in mijn vermoeidheid die stoep nodig om te kunnen keren zonder te moeten steppen, beschouw ik stoeppranden blijkbaar niet meer als obstakels – en ik ken genoeg motorrijders die dat nog wel doen. Hoe vaker ik moeilijke of onhandige situaties meemaak waar ik mezelf uit weet te redden, hoe meer vertrouwen ik krijg, hoe veiliger ik me op de motor voel en hoe beter ik ook in andere situaties weet wat ik moet doen. En hoewel ik die ochtend blij was toen de baan droog genoeg werd om een paar valloze rondjes te rijden, weet ik ook dat ik juist van vallen en opstaan veel zal blijven leren. ■



**BMW
MOTORRAD**

DE BOXER FAMILIE IS COMPLEET.



Zeg je boxermotor, dan zeg je BMW Motorrad. Met hun onmiskenbaar soepele karakter en karakteristiek motorgeluid leveren onze boxers al meer dan 100 jaar ongelimiteerd rijplezier. Door de komst van de BMW R 1300 R, R 1300 RS en R 1300 RT met de krachtige 145 pk (107 kW) & 149 Nm boxermotor, is de familie compleet!

Alle boxermodellen zijn optioneel leverbaar met de Geautomatiseerde Schakel Assistent (ASA), waarmee de dynamische toereigenschappen nog beter tot hun recht komen. Je ervaart de boxer-punch al vanaf € 19.690,- en de BMW Motorrad dealer helpt je graag bij het kiezen van jouw favoriete model. Vraag nu een proefrit aan en beleef het zelf.

MAKE LIFE A RIDE

Scan de QR-code voor meer informatie
over de diverse modellen.



ARJEN SMIT over motorrijden

Ik ben Arjen Smit, getrouwd en met pensioen.

Op mijn zestiende mocht ik achter het kerkhof de Suzuki van mijn neef proberen. Schakelen ging net als op mijn Yamaha-brommer, wist ik. Maar toen ik gas gaf, stond ik met die motorfiets meteen op het achterwiel. En toen was ik verkocht...

Mijn eerste motor was een Honda, geen idee meer wat voor een. Een collega wilde er vanaf. Mijn droom was toen al om een viercilinder te gaan rijden, en dat heb ik daarna ook altijd gedaan. Zo'n blok loopt gewoon mooier, vind ik.

Vanwege mijn dagelijkse 100 kilometer woon-werkverkeer ruilde ik achttien jaar terug mijn Honda CBF600 in voor een Pan-European ST1300. Die Pan heeft al die jaren in weer en wind dienst gedaan, het hele jaar door. Hij heeft me nooit laten staan. Die mag hier dus lekker z'n oude dag doorbrengen.

"Toen ik gas gaf, stond ik met die motorfiets meteen op het achterwiel."

Omdat ik last van mijn knieën heb, ging ik wel op zoek naar een tweewieler waarop ik mijn benen iets minder hoefde te buigen. Ondanks mijn viercilindervoerkeur keek ik bij Arie Molenaar Motors naar een Kawasaki Vulcan, een van de weinige niet-Amerikaanse fietsen met naar voren geplaatste voetsteunen. Op aandringen van mijn echtgenote liepen we ook nog even naar de overkant, waar Molenaar BMW zit. Ik heb niks met dat merk, dus ik ging met lichte tegenzin naar binnen. Daar viel mijn oog al snel op de elektrische BMW CE 04. Ik heb met beide machines een proefrit gemaakt, over dijken, provinciale wegen en een stukje snelweg – en het werd de BMW. Het enthousiasme was van mijn gezicht af te lezen. Wat een geweldige ervaring! Ik word op die scooter alleen



bijna niet meer gegroet... Ook is het even wennen dat voetgangers en fietsers je niet meer horen aankomen. Daar moet je echt rekening mee houden.

In het verleden maakten we lange vakantiereizen op de Pan, afgeladen met bagage. Via Zwitserland (Silvretta!) naar Italië, of via Schotland naar Ierland, bijvoorbeeld. De BMW is daar niet geschikt voor. Met een actieradius van zo'n honderd kilometer gebruik ik hem vooral voor ritjes over dijken en binnenwegen vanuit mijn woonplaats in de Krimpenwaard. Op die wegen verbruikt hij overigens maar weinig stroom. Toch heb ik voor de zekerheid altijd wel een laadkabel bij me.

Toen ik mijn motor nog voor woon-werkverkeer gebruikte heb ik zo vaak met slecht weer gereden, dat ik dat nu niet meer doe. Ik heb destijds wel xenon-verlichting in mijn Pan laten monteren. Dat was niet legaal, maar zo werd ik bij slecht weer niet zo snel over het hoofd gezien. Met de huidige kwaliteit van de motorkleding hoef je in de regen of met kou rijden overigens niet meer te laten.

Echt veel angstige momenten heb ik in al die jaren niet meegemaakt. Ik weet

nog wel hoe het voelde toen we met die volbepakte Pan in de Alpen reden en ik in haarspeldbochten geen voetje aan de grond kon zetten als ik door andere weggebruikers mijn eigen tempo niet kon aanhouden. Maar dat liep altijd goed af, ook omdat mijn vrouw actief meekeek. En natuurlijk de bekende situaties in de file, met appende automobilisten en openslaande portieren. Onderweg naar de zitting van de MAG bij de Raad van State, vorig jaar november, ben ik overigens wel onderuit gegaan. En dat ondanks een waarschuwing voor gladde bruggen en viaducten, en na al die jaren motorrijden, ook in de winter...

De nuttigste vervolgtraining die ik ooit deed was rijden met ABS, een cadeautje van Honda bij de aanschaf van mijn CBF 600. Daar moest je bijvoorbeeld op je eigen motor met een vaartje aan komen rijden en dan zo hard mogelijk remmen op los zand dat op het wegdek was uitgestrooid. Dan ga je in je hoofd wel even een grens over, om daarna te beseffen dat je nooit meer zonder dat systeem wil rijden. ABS heeft me zeker een paar keer gered omdat ik als het nodig was vol in de ankers durfde te gaan. Met dank aan die cursus, ook! ■

RUST IN ROTTERDAM





Terwijl we uit berichten in de media begrepen dat het bij verkeerslawaaï in Rotterdam vooral om vierwielige herrieschoppers ging, bleken er ook daar opeens stemmen op te gaan om motorrijders uit het centrum te weren. Daar reageerden we op in het Algemeen Dagblad – en dat hebben we geweten.

Vera de Bruijn

Een van de mails kwam van iemand die 'vroeger motoren mooi om te zien vond, maar tegenwoordig een enorme pesthekel had aan welke motorrijder dan ook.' Hij sprak over een totale motorterreur en onophoudelijk geschied, een ander klaagde vooral over het feit dat motorrijders vaak in groepjes rijden en een derde vond Amsterdam een zegen vergeleken met zijn eigen stad, als het om motoren ging – en voordat een Rotterdammer zoiets zegt...

Motoren? Auto's.

Eerder werd ook al 's vooral over motoren geklaagd, weten we inmiddels. Uit in 2020 verrichte metingen bleek echter dat het toch vooral automobilisten waren die voor de overlast zorgden. Bekend beeld, dat we ook kennen uit Drechterland (Zuiderdijk) en Amerongen. Motorrijders krijgen de schuld, maar ander vervoer zorgt voor meer overlast.

Grote groepen

Het Rotterdamse plan om uitsluitend motoren te weren, is inmiddels weer van de baan. Dat motorrijders in groepjes rijden zal ongetwijfeld wel eens gebeuren, maar vaker zullen het motorrijders zijn die elkaar niet eens kennen. Heb je wel eens gezien in wat voor enorme groepen automobilisten door de steden en zelfs over onze snelwegen trekken?

Aandacht

Rotterdam koos voor een aanpak die beter aansluit bij het probleem, dat in Rotterdam grotendeels veroorzaakt lijkt te worden door mensen die weinig leuker vinden dan voortdurend hetzelfde rondje afleggen. Ze gaan niet van A naar B, maar ze rijden ook niet om het rijden: ze rijden vooral voor de aandacht. Even inhouden en ruimte maken om dan met zoveel mogelijk kabaal dat gat weer te dicht.

Bellen

Dat laatste hebben we niet van horen zeggen. We zijn deze zomer in Rotterdam gaan kijken, want we wilden zien en horen waar het om ging. Voor een eerste indruk liepen we op een mooie zaterdagmiddag twee uur langs de beruchtste routes. Zelden zoveel hoogglanzende Audi's, BMW's en Mercedesen zien paraderen, af en toe afgewisseld door gewone auto's en wat motorrijders die het gezien hun uitrusting ook veel te warm hadden. De herrie viel meer dan alles mee: de bellen die voor naderende trams waarschuwen produceerden meer lawaai dan de luidste pop and bangs.

Weginrichting

Oorzaak van de relatieve rust zit 'm voor een groot deel vast in het feit dat de stad bij wijze van proef delen van straten voor al het gemotoriseerde verkeer heeft afgesloten. Verder worden groenbakken geplaatst, een belangrijke doorgaande weg als de Coolsingel is versmald en met het Hofplein gebeurt hetzelfde. Verantwoordelijk wethouder Lansink-Bastemeijer heeft vergelijkbare plannen voor andere plekken in de stad. We volgen het proces op de voet. ■

Paul de Wit Motoren DE DEUR STAAT OPEN

De deur van ons bedrijf staat 52 weken per jaar voor je open, vijf dagen per week. En de deur naar onze werkplaats? Die is er niet: als je bij ons binnenstapt, zie je de bruggen staan. Dus kan je ook altijd even meekijken hoe je reparatie verloopt.

WIE WE ZIJN...

- Klein familiebedrijf.
- Geen geheimen.
- Geen units van drie minuten.
- We love what we do.

... EN WAT WE DOEN

- Spoedgeval? We doen ons best.
- Geintje? Amsterdamse roots!
- Wij weten vaak wél wat het is...
- Gebruikte onderdelen? Doen we!



Winterstalling

Ook voor je winterstalling kan je bij ons terecht. Voor slechts 40 euro per maand staat je motor hier veilig, warm en droog aan de acculader. Inclusief gratis check-up!

www.pauldewitmotoren.nl – 075 622 66 88
Industrieweg 4-6, 1521 NA Wormerveer
Op 25 minuten van hartje Amsterdam, Haarlem en Alkmaar!

TERMAAT MOTOREN

Yamaha exclusief dealer



ALTIJD SUPERAANBIEDINGEN

- 750 leren combipakken en overalls
- 750 leren jassen, ook retro jassen
- 1000 broeken; textiel, leer, jeans, doorwaai
- 1250 textiele jassen; waterdicht, Gore-tex en doorwaai
- 2500 helmen; integraal, jet, systeem en cross

Meer dan 500 Arai's
in de aanbieding!



topmerken

motorkleding | helmen | laarzen | handschoenen

HEEL VEEL KORTING !!
op uitlopende collecties

OUTLET

ga naar www.termaatmotoren.nl en klik op

Kijk op onze vernieuwde site voor aanbiedingen

WWW.TERMAATMOTOREN.NL
NU OOK DIRECT PER MAIL BESTELLEN VIA ONZE SITE!!!

TERMAAT MOTOREN

6 dagen per week geopend, donderdag koopavond
HERTOGSTRAT 74, NIJMEGEN CENTRUM 024-3229575



HYPERPRO[®] Suspension Technology

Comfort and Safety

- traploos progressieve veren
- verhoging / verlaging
- schokdempers
- stuurdempers
- voorvorken
- voorvork- en demperolie
- revisie en montage



WWW.HYPERPRO.COM

COMBI KIT

progressieve voorveersset
+ achterveer
(niet afgebeeld)

QUALIFIED SERVICE DEALERS:

Van Harten (BMW)
Amersfoort 033-4615077

Premium motors
Apeldoorn 055-3602034

Hyperpro Alphen
Alphen a/d Rijn 0172-417171

Quispel motoren
Deurne 0493-319440

Moto Hippo
Hippolytushoef 0227-591639

Het Motorhuis
Langezwaag 0513-689180

Van Meel motoren
Made 0162-427617

MCR
Roosendaal 0165-559926

Pols motoren
Waalwijk 0416-332749

Bike Hospital (H-D & Buell)
Waddinxveen 0182-611040



Ruimtebesparend parkeren in Amersfoort

In Amersfoort dreigde de gemeente motorparkeren op de stoep te verbieden en voor op straat parkeren dik geld te vragen. In Den Haag had men vergelijkbare plannen. En het is allemaal opgelost.

Vera de Bruijn

Dat de dreigende maatregelen in beide steden met succes aangepakt werden, is niet alleen voor de inwoners en hun bezoekers belangrijk: zoals lang geleden met betaald parkeren voor auto's gebeurde, kan het doorvoeren van zulke plannen zich als een inktvlek over het land verspreiden – en dat moeten we niet hebben.

Simpel

In Amersfoort was het MAG-vrijwilliger Baudouin Knaapen die aan de bel trok. Hij liet weten dat de gemeente vergunningparkeren wilde invoeren. Met het tarief van 30 euro per jaar voor de eerste auto valt natuurlijk prima te leven. Maar voor elke volgende auto zou je in het deel van de stad waar hij woont 300 euro gaan betalen. Nu parkeert Baudouin zijn motorscooter ook op straat: zijn stoep is te smal, in zijn voortuin heeft hij liever groen dan tegels en de schuur is voor

hem als veelrijder te onhandig. Dus vroeg hij de gemeente hoe het met motoren zat. Heel simpel, zei de gemeente: als je al een auto hebt, geldt die motor als tweede voertuig en betaal je dus diezelfde 300 piek. Ook als je hem dwars op rijrichting parkeert, wat in zijn straat en op veel andere plaatsen makkelijk kan.

Beter!

In nauw overleg met de MAG kwam Baudouin in actie. In zijn zienswijze op de zaak liet hij de gemeente weten dat motorfietsen minder ruimte innemen, minder uitstoten en goed zijn voor het verminderen van de verkeersdruk. Als een motor naast een auto geen 300 maar ook 30 euro zou kosten, zou dat mogelijk zelfs autogebruik afremmen en motorgebruik stimuleren, voerde hij aan. De uitkomst was beter dan verwacht: parkeervergunningen voor motoren kosten 30 euro, ongeacht het aantal mo-

torfietsen dat je op straat parkeert, en waar dat zonder hinder kan mag je ook in Amersfoort op de stoep blijven staan. Compliment, Baudouin.

Verbannen

In een tekst over de actualisatie van de parkeerstrategie ontdekte het Haagse VVD-raadslid Caroline Peeck het voornemen om motoren naar de parkeervakken te verbannen. En omdat een motorfiets daar net zoveel ruimte inneemt als een auto, zou het niet meer dan logisch zijn om ook motorrijders parkeerbelasting te laten betalen. Van wegwaaierende parkeerbonnetjes is met de invoeringen van kentekenparkeren tenslotte ook geen sprake meer.

Koester de motorrijder

Peeck, zelf geen motorrijder, voerde aan dat haar partij motoren niet als probleem maar als oplossing ziet. Ook wees ze op de ongelijke behandeling ten opzichte van bakfietsen, die vaak breder zijn en wel op de stoep mogen blijven staan, en op het feit dat het plan de parkeerdruk in de stad alleen maar zou verhogen. Haar amendement Koester de motorrijder werd aangenomen. Dankjewel, Caroline. ■



GWS- MELDINGEN

Gevaarlijke wegsituaties gesignaleerd

Een van de chicanes op de Langbroekerdijk

Na zeven jaar en precies 150 pagina's met gevaarlijke wegsituaties zou je toch denken dat je alles al wel een keer voorbij hebt zien komen. Maar nee... De prijs voor de meeste verrassende 'oplossing' gaat in dit MAGazine naar de gemeente Utrechtse Heuvelrug: de foto hiernaast vertelt je waarom.

Sinds eind juni is de Langbroekerdijk, een 60km-weg tussen Driebergen en Langbroek (U), negen drempels en drie chicanes rijker,” zo laat André Hetem ons weten. En dat zijn nogal chicanes, inderdaad. De zwart-witte BB21-zuil die normaal gesproken de scheiding tussen fietspad en rijbaan markeert, staat hier midden op dat fietspad, stevig verankerd in een betonnen voet die fietsers een forse slinger over de weg laat maken. En dan hebben we het over de (race)fietsbandbrede geul tussen wegdek en grasbetontegels nog niet eens gehad. Verlichting ter plekke ontbreekt. In het donker ben je voor je waarneming van de schuin tegenover elkaar geplaatste obstakels dus afhankelijk van de zuil en de reflectoren op de voet. De bomen zorgen bij laagstaande zon voor effectieve schaduwpartijen over de obstakels, die door de omliggende witte markeringen nog extra gemaskeerd worden. Bebording is niet aanwezig, zoals bij dit soort snelheidsremmers steeds vaker het geval is: of jij of je tegenligger voorrang heeft, dat zoek je ter plekke maar uit. Doel van de ingreep is natuurlijk om de weg veiliger te maken. Eh, veiliger? We hebben Utrechtse Heuvelrug aangeschreven.

Paaltjes Beekbergen

In de vorige aflevering van GWS-meldingen schreven we ook over de langs de Oude Arnhemseweg in Beekbergen geplaatste paaltjes, die daar moeten voorkomen dat (vracht)auto's in de berm parkeren en jonge aanplant beschadigen. Geen goed plan, zeiden we.

Liggende boomstammen zouden een barrière vormen voor het wegblazen van blad en sneeuw, zo liet de gemeente Apeldoorn in overleg met de MAG weten, en hardhouten kantplanken zouden een te hoog diefstalrisico hebben. Gekozen is een compromis: een groot deel van de paaltjes is verwijderd zonder het doel uit het oog te verliezen, en met rood-wit geblokte schrikhekkers wordt aangegeven dat het om een bijzonder wegdeel gaat.

Zaanstad in en uit de bocht

Diezelfde aflevering van GWS-meldingen ging bijna helemaal op aan Zaanse wegsituaties. De diepe, lange scheuren en geulen in de Noorderweg en Noorderveenweg zijn er bekend; alle gaten zouden zo goed mogelijk dichtgemaakt worden. Verder wordt met borden aan-

gegeven dat het om een bouwterrein gaat. Voor de achter een met hoog gras begroeide bocht verscholen, wit uitgeslagen en sterk gescheurde rechterrijstrook van de Noorderweg is een waarschuwingbord geplaatst. Ook is het gras gemaaid. Als het goed is, is er tegen de tijd dat je dit leest grootschalig onderhoud uitgevoerd. We zijn benieuwd. Laatste nieuws: de Genieweg, met grote gapende gaten langs de rand, krijgt dit jaar nog groot onderhoud.

Snellezen

In datzelfde Zaanstad kwamen we op verschillende plaatsen ook het bord op de foto op bladzijde 36 tegen. Slecht leesbaar, zo in de schaduw. Beetje veel tekst ook, zeker als je er met de daar toegestane 60 km/u op af komt zetten.



Gemaskeerd door schaduw en markeringen



Minder paaltjes in Beekbergen



Snellezen vereist...

“Let op!! geen doorgaand verkeer mogelijk Westzanerdiijk / Zuideinde / J.J. Allanstraat / Kerkbuurt en Nauerna m.u.v. bestemmingsverkeer maandag tot en met vrijdag 7 – 9 uur en 16 – 18 uur route via Westzanerweg / N246.” Zelfs als je dit op recordsnelheid begrijpend leest, ben je nog net niet klaar als dat busje van links je van de weg gereden heeft, als je niet voor die tijd al de uit diezelfde richting aanzeilende fietser geschept hebt. We hebben de gemeente gevraagd om een andere oplossing te bedenken.

Turbodruppels

In GWS-meldingen 191 schreven we uitgebreid over de op turborotondes geplaatste pijlstukken of druppel-elementen. Door hun rammelfunctie moeten ze voorkomen dat weggebruikers net na het oprijden van de rotonde van rijstrook wisselen. Eén gemeente heeft na onze melding al laten weten dat ze de hier schuin boven getoonde versie met vierkante blokken niet meer zouden toepassen: ze snapten ons commentaar dat een smalle motorfiets- of scooterband er wel eens in bekneld zou kunnen raken. We vroegen een woordvoerder van leverancier Struyk Verwo Infra, waar deze betonelementen ‘turbodruppels’ heten, hoe breed de ruimtes tussen de groeven zijn en of de elementen vanuit alle mogelijke rijrichtingen door motorrijders getest zijn. Het antwoord, waar we inclusief



Pijlstuk, druppelment of turboblock

aandringen drie maanden op moesten wachtten, verraste ons. “Wij zijn geen partij in deze”, lasen we (serieus, als producent?), en “dat er helemaal niet aangetoond is dat motorrijders er per ongeluk overheen rijden” (dat hoeft ook niemand aan te tonen). Verder schreef de woordvoerder dat er “aan weerszijden van het element doorgetrokken witte strepen liggen” (irrelevant als je plotse-ling moet uitwijken) en dat je er dus niet mag komen “anders is het eigen risico” (dan kan je er dus ook kraaienpootjes strooien...). Tot slot merkte hij op dat je zo’n turbodruppel wel vlak en vriendelijk kan maken, “maar dat wegpiraten er dan

gewoon lekker hard overheen rijden met alle gevolgen van dien”. Kan dat nu niet, dan? We probeerden het met een GSA, een motor met zijspan en Peugeot Partner. Geen probleem. Maar een antwoord op onze vragen hadden we nog niet, dus pakte we de telefoon. Bij poging nummer zoveel lukte het. Nee, Struyk Verwo heeft de door een andere, hen schijnbaar onbekende partij ontworpen turbodruppels niet zelf met motorrijders getest. (“Hoe zou dat dan moeten?” Bel de MAG!). Voor de afmetingen van de ruimtes tussen de groeven krijgen we een tekening toegestuurd. En we zijn nog maar een half jaar verder... ■

Jacco de Maat en Andra Deelen gestopt

25 jaar geleden organiseerde de MAG een grote demorun tegen rekeningrijden voor motoren. Dat was het moment dat Jacco de Maat en zijn partner Andra Deelen zich bij ons aansloten.

Jacco was vooral op beurzen actief, zowel bij het op- en afbouwen van de stand als bij de werving van nieuwe leden. Niet alleen op de bekende landelijke beurzen, maar ook op het TT circuit of met een statafel op een open dag bij een lokale motorzaak. De in 2019 voor het eerst ingezette nieuwe MAG-stand werd door hem ontworpen en – met hulp van twee andere vrijwilligers – gebouwd. Andra, die ook vaak op beurzen te vinden was, ging in 2016 aan de slag als beleidsmedewerker verkeer. Vanuit die functie zette ze een digitaal systeem voor de verwerking van GWS-meldingen op en realiseerde ze een landelijke team van verkeersvrijwilligers, waarvan Jacco er eentje was.

Nadat Andra zich al eerder terugtrok, maakt nu ook Jacco bekend te stoppen met zijn vrijwilligerswerk voor de MAG. We bedanken het stel voor al het werk dat ze in de afgelopen kwart eeuw voor ons en voor motorrijdend Nederland gedaan hebben! ■



JA, ik sluit me aan bij de MAG!

☐ MAGazine op papier: € 38,- per kalenderjaar

Nu nog maar € 19,- tot het eind van het jaar!

☐ MAGazine als download: € 20,- per kalenderjaar

Nu nog maar € 10,- tot het eind van het jaar!

Naam	M/V	
Straat		
Huisnummer		
Postcode		
Woonplaats		
Telefoon		
E-mail		
Geboortedatum		

Door ondertekening van dit formulier geeft u toestemming aan de MAG om doorlopende incasso-opdrachten te sturen naar uw bank om een bedrag van uw rekening af te schrijven en aan uw bank om doorlopend een bedrag van uw rekening af te schrijven overeenkomstig de opdracht van de MAG. Als u het niet eens bent met deze afschrijving kunt u deze laten terugboeken. Neem hiervoor binnen 8 weken na afschrijving contact op met uw bank. Vraag uw bank naar de voorwaarden.

IBAN

Handtekening

Mail dit formulier naar leden@motorrijdersactiegroep.nl of stuur het in een gefrankeerde envelop naar MAG Leden-administratie, Postbus 1513, 9701 BM Groningen.

Natuurlijk kun je je ook direct aanmelden op www.motorrijdersactiegroep.nl. Scan de QR-code!



EEN ONVERZEKERDE BOTSING



Colofon

Postbus 1513
9701 BM Groningen
info@motorrijdersactiegroep.nl
www.motorrijdersactiegroep.nl
KvK: 40596536
IBAN: NL26 INGB 0005 9311 02

Beleidszaken, woordvoerder

Vera de Bruijn
beleid@motorrijdersactiegroep.nl
06 3841 4881

Ledenadministratie

Huub Kooijman
leden@motorrijdersactiegroep.nl
06 2944 0383

Advertenties

ads@motorrijdersactiegroep.nl
06 5140 4308

Redactie, woordvoerder

Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl
06 5571 6025

Meldpunt Gevaarlijke wegsituaties

Robert van den Boogaard
gws@motorrijdersactiegroep.nl

Meldpunt Rood licht

Ben den Bezemer
roodlicht@motorrijdersactiegroep.nl

Beurscoördinatoren

Emile Meijer en Gitte Groeneveld
beurzen@motorrijdersactiegroep.nl

Clubcoördinator

Marten Jan van Olphen
clubs@motorrijdersactiegroep.nl

Vrijwilligerscoördinator

Mathijs van der Noordaa
vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl
06 3841 4881

Voorzitter

Hans-Martin Don
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl

Penningmeester

Philip Heijning
penningmr@motorrijdersactiegroep.nl

Secretaris

Hein Vastenouw
secretaris@motorrijdersactiegroep.nl

Bestuursleden

Ad Seelt
Huub Kooijman
Paul Broer

Redactieteam

Hugo Pinksterboer (hoofdredacteur),
Harold de Bock (eindredacteur),
Jennifer Hemmens, Jaap Wesselius

Vormgeving Studiotekst BV, Nieuwegein

Druk & afwerking Damen Drukkers BV
ISSN 1571-960X

Eric tuft met zijn Suzuki GN250 lekker over een voorrangsweg in een rustige buitenwijk. Zomeravond, laag zonnetje in de rug, muziek zachtjes in z'n oren, geen vuilte aan de lucht. Dat de rode Toyota die hem tegemoet komt vlak voor hem linksaf slaat, komt als een totale verrassing. Als de bestuurder al richting aangegeven had, was dat Eric totaal ontgaan, en ook van voorsorteren of vaart minderen had hij niks gemerkt. Hij maakt dan ook geen schijn van kans.

Erics oude Suzuki raakt de auto op de rechterflank. Eric vliegt over zijn stuur, maakt een halve koprol over de motorkap en komt hard neer. Hij voelt pijn in zijn borst, maar zorgelijker vindt hij het dat hij zijn linkerarm nauwelijks kan bewegen. Als een getuige hem voorzichtig overeind helpt, ziet hij dat de bestuurder van de Toyota uit zijn auto stapt. De man lijkt zenuwachtig en verward. Als de politie even later arriveert, wordt dat gedrag al snel verklaard: de automobilist heeft geen rijbewijs en de auto is niet verzekerd.

Dat is een groot probleem, zowel voor die automobilist als voor Eric. Vooral voor Eric, op dit moment: zijn motor is hij kwijt, zag hij meteen al. Zo'n oud beestje is al snel total loss. Maar hij weet vrijwel zeker dat zijn arm gebroken is, en dat betekent dat hij op zijn minst anderhalve maand niet kan werken. Als freelancer betekent dat direct inkomensverlies. Bij een allriskverzekering was dat allemaal voor hem geregeld – maar voor een motor van bijna dertig sluit je zo'n verzekering meestal niet af. En omdat de tegenpartij geen

WA-verzekering heeft, valt er helemaal niets te claimen.

Gelukkig kan Eric wel terecht bij het Waarborgfonds Motorverkeer, dat bijspringt als de tegenpartij onverzekerd is, of is doorgereden. Maar makkelijk is het niet. Eric moet bewijzen dat hij niet schuldig is, dat de ander geen verzekering had, én dat hij daadwerkelijk schade geleden heeft. Dat betekent veel papierwerk, geduld en wachten. Veel wachten. Ook de onverzekerde bestuurder komt er niet goed vanaf: los van boetes voor zonder rijbewijs en onverzekerd rijden zal het Waarborgfonds een verhaalactie op hem starten.

Inmiddels rijdt Eric weer. Op een veel jongere motor, die hij dit keer maar wel allrisk verzekerd heeft: met zijn schadevrije jaren valt de premie eigenlijk nog alles mee. En als hij een laag zonnetje in de rug heeft, realiseert hij zich bij elke tegenligger dat diezelfde zon recht in de ogen van de bestuurder schijnt.



Ad den Hollander
schadebehandelaar
www.mag-verzekeringen.nl

ADVERTENTIE-INDEX

BigTwin Bikeshow.....	40	Riders.....	14	Al deze adverteerders steunen het
BMW Boxertoko.....	18	Royal Enfield - MotoMondo.....	39	werk van de MAG. Dank!
BMW Motorrad.....	28	Suzuki – NIMAG.....	7	
Brabant Motors.....	18	Termaat Motoren.....	32	
CFMoto - BW Import.....	13			
Ducati.....	24			
HK Suspension.....	18			
Hyperpro.....	32			
MAG.....	18			
MAG Verzekeringen.....	8			
Morbidelli - Motoe.....	2			
Motorpodcast.....	18			
Paul de Wit Motoren.....	32			

COPYRIGHT

Niets uit deze uitgave mag worden veeleenvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door kopieën, of op welke manier dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de MAG.

ROYAL ENFIELD 650 SHOTGUN

Meet your next ride

Stencil White
€ 9.599*



ROYAL ENFIELD SHOTGUN 650

Met de krachtige 648 cc paralleltwin, de lage zit en de retro-customlook biedt de Shotgun 650 prestaties mét personality. De motor voor wie een unieke rijervaring zoekt, met een eigenwijze stijl en uiteraard de vertrouwde Royal Enfield-techniek.



Scan de QR-code of ga naar
www.royalenfield.com/nl

* Prijs is rijklaar inclusief BTW en alle onvermijdelijke kosten

 **MotoMondo**
PROUD DISTRIBUTOR OF GREAT MOTORCYCLE BRANDS

Bigtwin

BIKESHOW & EXPO



7-8-9 NOVEMBER 2025 - EXPO HOUTEN (NL)

INTERNATIONAL BIKESHOW · LIVE DEMOS & ENTERTAINMENT · CUSTOM PARTS · AND MORE...



BIKESHOW@BIGTWIN.NL | WWW.BIGTWIN.NL