

# MAGAZINE

**APK-INTERVIEW MINISTER TIEMAN  
DE MEIJE: WOERDEN AANGEPAKT  
INNOV DODEHOEKDETECTIE  
CHECK JE UITLAAT**

**MAG**  
MOTORRIJDERS  
ACTIEGROEP





# VIER 40 JAAR MOTORPLEZIER MET ONS



**SCOOOR  
NU ONLINE JE  
TICKETS MET  
KORTING!**

**19<sup>T/M</sup> 22 FEB 2026**  
**JAARBEURS | UTRECHT**

**MOTORBEURSUTRECHT.NL**

**JAARBEURS**

# Redactioneel



Dat er opnieuw een APK voor motorfietsen dreigt, kan je onmogelijk ontgaan zijn. We mailden je hier in oktober al over, Hans-Martin Don gaat er in zijn *Van de voorzitter* op bladzijde 9 op verder en ik kan je hier vast vertellen dat de voorbereidingen voor onze tweede protestrit naar Brussel in volle gang zijn. Dat ons interview met minister Tieman van Infrastructuur en Waterstaat die APK als hoofdonderwerp heeft, spreekt voor zich.

Het zijn vooral motorgeluidhaters die de motor-APK als oplossing voor hun probleem zien. Wat ze niet (willen) zien, is dat een APK daarop nul invloed heeft: al dan niet bewust gemonteerde lawaaige uitlaatsystemen zijn voor zo'n keuring redelijk tot heel eenvoudig te vervangen door een systeem dat wél aan de eisen voldoet. Dan zal er een enkeling zijn die het goede spul er dan maar op laat zitten, maar moeten er straks 600.000 motorrijders naar een keuring zodat er pakweg 60 voortaan minder herrie maken? Precies. Tijdens onze Motorsoundchecks komen motorrijders er overigens meer dan eens achter dat ze meer geluid produceren dan ze dachten. En dan? En hoe voorkom je zoiets? Op bladzijde 26 lees je de ervaringen van twee motorrijders en de reacties van hun leveranciers.

Motorgeluid blijft – helaas – nog wel even een van onze centrale thema's. In dit nummer lees je over ons gesprek over geluidsmetingen in Bloemendaal en de situatie in en rond de Meije, waarmee we op 19 oktober zelfs in *Ook dat nog!* te zien waren. We hebben op beide locaties alle hoop op een goede afloop, net als in Amerongen, waar we hard mee bezig zijn. Verder is het relatief rustig aan het motorweekendafsluitingsfront. Gemeenten weten hoe sterk we staan, gokken we bescheiden.

Dat *Jennifer!!* in MAGazine alweer een tijdje ontbreekt, was je vast wel opgevallen. Reden van haar afwezigheid is de rit die ze met haar Richard aan het rijden is, van Alaska naar Argentinië, en dan dus niet over de snelweg... Volgend jaar is ze terug, en voor nu zijn we blij met Dolf Peeters, die haar ruimte bij tijd en wijle opvult en dat zeker ook blijft doen. Wie in dit MAGazine voor het eerst ontbreekt, al is het in het colofon, is Mathijs van der Noordaa: wegens persoonlijke omstandigheden stopte hij als vrijwilligerscoördinator. Dat we aan zijn vertrek later meer aandacht besteden, zal duidelijk zijn. Voor nu zijn we hard op zoek naar een even betrokken vervanger. Laat van je horen!

Hugo Pinksterboer  
[redactie@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:redactie@motorrijdersactiegroep.nl)

# Inhoud



## 15 Geluidsmeting Bloemendaal



## 26 Check je uitlaat



## 30 Warrige wegen

|                               |    |
|-------------------------------|----|
| In het Nieuws                 | 4  |
| Van de voorzitter             | 9  |
| APK-interview minister Tieman | 10 |
| Give-away Third Eye           | 13 |
| Geluidsmetingen Bloemendaal   | 15 |
| Dolf Peeters over accu's      | 16 |
| De Meije: Woerden aangepakt   | 19 |
| Innovv dodehoekdetectie       | 20 |
| Schone benzine in de maak     | 24 |
| Check je uitlaat              | 26 |
| Give-away: de winnaar         | 29 |
| Warrige wegen                 | 30 |
| Column Elles Dijkhuizen       | 33 |
| GWS-meldingen                 | 34 |
| MAG Verzekeringstip           | 38 |

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

Jaargang 33, nummer 195, december 2025

Coverfoto: Hugo Pinksterboer



# IN HET NIEUWS



## Honda op stroom

De traditionele motorfabrikanten willen maar niet aan de stekker. Niet zo gek, als je kijkt naar de meeste traditionele motorrijders. Honda is pas de tweede Japanner die de stap waagt. De begin november gelanceerde WN7 laat zich razendsnel opladen en biedt een koppel van rond de 100 Nm. We vermoeden dat de combinatie van een prijskaartje van € 15.799 met een als 'meer dan 110 km/u' geformuleerde maximumsnelheid niet direct tot verkooprecords zal leiden, maar het begin is er.



## Strafblad

Naar telefoongebruik door automobilisten wordt steeds kritischer gekeken. Voor motorrijders en andere kwetsbare weggebruikers is het goed nieuws dat automobilisten nu soms al moeten bewijzen dat het ongeval ook zonder telefoongebruik had plaatsgevonden: de bewijslast is daarmee omgedraaid. Deskundigen sluiten niet uit dat appen vanachter het stuur straks ook een aantekening op je strafblad betekent.





## Te luid geluid is uit

Eindelijk weer 's écht helmnieuws: op de EICMA presenteerde Cardo een eigen helm, vanzelfsprekend met ingebouwd communicatiesysteem. Belangrijkste feature is de actieve (windge)ruisonderdrukking. Of de geclaimde 10dB demping voldoende is om je oordoppen thuis te kunnen laten? Dat gaan we ongetwijfeld zelf nog uitgebreid testen. De Cardo GTS integraalhelm kost met een lieve 1199 euro wel serieus duiten. Communicatiespecialist Cardo hield de techniek gelukkig niet voor zichzelf; Schubert introduceerde begin november hun C5 ANC systeemhelm met dezelfde *Active Noise Cancellation*.

## Weg kaartje

Net als je betaalpas heeft ook je fysieke rijbewijs z'n langste tijd gehad. Rond 2030 pak je gewoon je telefoon als je moet laten zien waar je op mag rijden. Het digitale rijbewijs is deel van een update van de Europese rijbewijsregels, die het verkeer veiliger moeten maken. Hoe dan? Rijhulpsystemen en kwetsbare weggebruikers worden meegenomen in de opleiding en het examen, er komt een proeftijd voor beginnende bestuurders en het wordt makkelijker om een rijbewijsschorsing ook over de grens te laten gelden, om maar wat voorbeelden te noemen.



## Virtueel bezopen



AI Photoshop

De Ierse Road Safety Authority pakt rijden met alcohol – wat daar ook op de motor nogal's zou gebeuren – op een heel originele manier aan: je wordt ondergedompeld in een virtual reality-beleving die je de mo-

gelijke gevolgen laat ervaren alsof je er zelf bij bent, van ongeval tot rechtszaak. Het initiatief heeft de heldere titel *Consequences*.





## Antihelmhaar

Met motorrijders wordt lang niet altijd rekening gehouden. Niet door wegbeheerders, niet door politici, niet door automobilisten... En dan staat er opeens een fles shampoo voor pet- en helmdragers in het schap. De wegen worden er niet veiliger door, maar lief is het wel. Kertstcadeau voor motormaten? Te koop bij het Belgische Kruidvat, alleen voor mannen.

## Snel brons

Als je je motor tegen de elementen wilt beschermen, giet je 'm in brons, lijkt de Britse kunstenaar Jonathan Monk gedacht te hebben. MAG-voorzitter Hans-Martin Don spotte Monks in 2019 gemaakte *Covered Motorbike* eind september op een expositie in Wuppertal. Twee weken later bleek hij in de Amsterdamse Kalverpassage staan. Da's best snel voor zo'n looig ding, toch? Nou nee. Er zijn er twee van. Die in Amsterdam staat er permanent.



## Max

Terwijl de ene na de andere motorrijder voor automatisch schakelen kiest, komt Yamaha met een scooter met een downshiftfunctie en twee rijmodi. De NMAX 155 Tech MAX (hoe max wil je het hebben...) biedt je zo de sensatie die normaal gesproken 'geassocieerd wordt met een motorfiets met een versnellingsbak, wat zorgt voor een sportieve en lonende rijervaring.' Blijft natuurlijk dat je met zo'n 155'je het asfalt niet van de straat zal branden, maar je kan wel altijd je helm kwijt.







# ROYAL ENFIELD GUERRILLA 450

# YES!

NU MET €600  
AUTUMN  
REWARD!

Deze herfst profiteer je bij Royal Enfield van een uitzonderlijk aanbod: tot wel **€600 voordeel\*** op geselecteerde modellen (of in vouchers te besteden aan originele Royal Enfield-kleding en -accessoires). Bezoek jouw dealer en rij vandaag nog op jouw nieuwe Royal Enfield mét extra voordeel!

**Guerrilla 450 in Yellow Ribbon**

~~€6.999~~ **€6.399\***

Scan de QR-Code  
voor meer informatie:



 @royalenfieldbenelux

 royalenfieldbnlx

\* Adviesverkoopprijs. Aanbod geldig zolang de voorraad strekt. Vraag de dealer om de voorwaarden.

 **MotoMondo**





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](http://www.mag-verzekeringen.nl)

Tel. 0578 - 200 154  
[info@mag-verzekeringen.nl](mailto:info@mag-verzekeringen.nl)



# VAN DE VOORZITTER

**J**e gaat dus nog van ons horen!” Met die woorden eindigde ik op 10 oktober mijn aan alle leden gerichte mailtje over de motor-APK. Dat onderwerp maakt meer los dan menigeen lief is. En geloof me, binnen de MAG borrelt het strijdbare DNA als nooit tevoren. We verzetten ons al vanaf het prille begin tegen elke poging tot zo’n verplichte keuring. Herinner je je onze massale protestrit naar Brussel in 2012 nog, samen met onze Europese kameraden? Nu bereiden we ons opnieuw voor op een net zo massale tocht naar het Europese hart, waar in april beslist wordt over een richtlijn voor een voor alle lidstaten verplichte motorkeuring. En vóórdát die beslissing valt moeten we onze stem door de Brusselse gangen laten daveren.

Waarom we tegen die keuringsdwang zijn? Omdat zo’n keuring aantoonbaar niets bijdraagt aan onze veiligheid, omdat een verplichte keuring haaks staat op onze eigen verantwoordelijkheid én omdat motorrijden er onnodig duurder door wordt. Een verplichte keuring druist dus regelrecht in tegen onze strijdpunten veiligheid, vrijheid en betaalbaarheid. Gelukkig staan we niet alleen in ons standpunt. Ook het Nederlandse kabinet en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn tegen een motor-APK, om maar twee belangrijke partijen te noemen. Dat de KNMV ons in september niet bij hun petitie tegen de motor-APK aansloot, was wat ons betreft een gemiste kans. Als wij strijden, doen we dat samen, dus nodigen we straks alle relevante partijen uit voor onze tweede grote rit naar Brussel. Dat we bij de organisatie van die rit alle hulp kunnen gebruiken, zal duidelijk zijn. Je kan op ons rekenen, en we hopen straks ook op jou te mogen rekenen!

Even iets heel anders. Dat motoren kunnen vastlopen, is bekend, en daar helpt geen APK tegen. Dat ook jongeren vast kunnen lopen, is net zo bekend. Een van de initiatieven die daar een lichtpuntje in bieden, is Motor-Z, een initiatief dat in Eindhoven en Oirschot al op volle toeren draait. Bij Motor-Z krijgen jongeren een nieuwe kans om hun talenten te ontdekken en te ontwikkelen. In de werkplaatsen worden niet alleen motoren, maar ook levens opgeknapt. Jongeren krijgen er de ruimte én het vertrouwen om te sleutelen aan hun toekomst: ze leren lassen, ze leren aan motoren sleutelen, ze halen belangrijke certificaten en diploma’s. Zo groeit niet alleen hun zelfvertrouwen, maar krijgen ze ook weer grip op hun eigen toekomst.

Motor-Z is een belangrijk initiatief voor de Brainport-regio, waar de vraag naar technisch geschoolde mensen enorm



is. De hightech-industrie kan simpelweg niet zonder een stevige basis aan lowtech-vakmanschap, en bedrijven schreeuwen om technisch talent. Motor-Z betekent dus winst voor iedereen: de jongeren maken kans op een baan en de bedrijven krijgen het broodnodige personeel. Ik ga er binnenkort zeker een keer kijken, want ik wil dit mooie initiatief en de verhalen van de jongeren zelf van dichtbij meemaken. Dus net als met ons verhaal over de motor-APK: wordt vervolgd!

Hans-Martin Don  
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl







# Minister Tieman

## Over de APK, mobiliteit en meer

We schreven het al eerder: de dreiging van een motor-APK komt weer dichterbij. In een schriftelijk interview vroegen we minister Tieman van Infrastructuur en Waterstaat om zijn visie op het voorstel van de Europese Commissie.

Hugo Pinksterboer





Tot nu toe waren lidstaten in de gelegenheid om motorfietsen vrij te stellen van een verplichte technische keuring. De Europese Commissie stemt begin volgend jaar over het voorstel om deze vrijstelling te schrappen. Het Nederlandse kabinet is van mening dat er geen aanleiding is om een APK voor motorfietsen in te voeren. Welke mogelijkheden ziet u om de Europese Commissie voor dit specifieke standpunt te winnen?

Het Nederlandse standpunt over APK voor motoren is dat de APK te weinig bijdraagt aan de verkeersveiligheid om deze in te voeren, waarmee het vooral een administratieve last is voor motorrijders. Motorrijders zijn in de regel goed in het onderhouden van hun voertuigen, daar is geen APK voor nodig.

Daarnaast hebben we in Nederland sinds jaar en dag een prachtige samenwerking in het Motorplatform. Hierin werken het ministerie, handhavers, uitvoeringsinstanties als de RDW en CBR, belangenorganisaties als MAG, KNMV en ANWB, vertegenwoordigers van leveranciers (BOVAG en RAI-vereniging) en kennisinstituten als CROW en SWOV samen om beleid te maken voor én door motorrijders. Die aanpak heeft effect: het aantal slachtoffers blijft jaarlijks nagenoeg gelijk, terwijl het aantal motoren en motorrijders groeit.

Die aanpak van samenwerking tussen gebruikers, beleidsmakers, handhavers en de industrie is dan ook ons antwoord op de wens van de Europese Commissie om APK voor motoren in te voeren. Hoewel ik die wens vanuit Europees



Minister Tieman

perspectief begrijp, denk ik dat onze aanpak veel effectiever is. Juist door de aanpak 'voor en door motorrijders' komt er beleid dat werkt en dat gedragen is. Daar mogen we best trots op zijn.

*Als invoering van een motorkeuring onontkoombaar blijkt, hoe kan die verplichting dan zoveel mogelijk in lijn met de huidige afwijzing ingevuld worden?*

Op dit moment steken wij energie in het uitdragen van dit standpunt en werken we hierbij samen met andere lidstaten die hetzelfde standpunt hebben. Mocht er tegen onze wens in een onontkoombare APK komen, dan zullen we op dat moment met alle betrokken partijen gaan bekijken hoe we daar vorm aan geven. Ik vind het zeer gewenst als het Motorplatform – en de organisaties die daaraan meedoen – daar een bijdrage in leveren.



*Zelden of nooit door een technisch mankement...*





## We gaan naar Brussel!

Dat wij net als minister Tieman en het Nederlandse kabinet nog altijd van mening zijn dat een motor-APK geen zinvol instrument is, is duidelijk. Om onze mening kracht bij te zetten, organiseren wij in de vroege lente van volgend jaar een massale, internationale protestrit naar Brussel. De definitieve datum en alle andere details maken we natuurlijk tijdig bekend. In september 2012 organiseerde de MAG ook zo'n rit, en met succes. We gaan dus op herhaling. Meer nieuws volgt!

verkeersregelgeving al aangeeft is er sprake van spanning tussen maatwerk enerzijds en eenduidigheid voor weggebruikers anderzijds. Wat kunt u doen om de creatieve uitspattingen van de zijde van wegbeheerders in te perken en een herkenbare weginrichting te bevorderen?

Het CROW maakt richtlijnen over hoe wegen zo veilig mogelijk kunnen worden ingericht. In de meest recente richtlijnen wordt niet langer aanbevolen om de groene opvulling op te nemen bij N-wegen. Ik begrijp dat dit is gedaan mede naar aanleiding van inbreng vanuit het Motorplatform. Andere kleuren stonden sowieso al niet in de ontwerprichtlijnen voor wegen. Verkeersregels, verkeersborden en belijning op het wegdek moeten ondubbelzinnig en duidelijk zijn. In een onlangs gestarte modernisering van de verkeersregelgeving zijn we aan het kijken hoe we wegbeheerders hier beter op kunnen aanspreken. Want het Rijk beheert niet alle wegen: provincies en gemeenten beheren zelfs het grootste deel van ons wegennetwerk.

Ik maak de MAG hier graag een compliment: jullie hebben veel wegbeheerders gewezen op potentieel gevaarlijke plekken, waardoor de situatie op veel plekken verbeterd is. En hierdoor houden ook de ontwerprichtlijnen meer rekening met motorrijders. ■

## Mobiliteit

*De filedruk groeit, de congestie in en rond de steden neemt toe. Hoe ziet u de rol van de motorfiets als mobiliteitsoplossing?*

Mensen mogen zelf bepalen in welk voertuig ze rijden, al dan niet in overleg met werkgevers. Ik vind het heel belangrijk dat de motor gelijk wordt behandeld als andere voertuigen, dus bijvoorbeeld dat werkgevers óók een motorfiets kunnen aanbieden als leasevervoermiddel. Ik kan me goed voorstellen dat de motor een prettig alternatief is voor de auto. U noemt de congestie in steden, maar dit geldt natuurlijk net zo goed in landelijk gebied.

*Motorrijden als mobiliteitsoplossing is verder te stimuleren door bijzondere belastingmaatregelen zoals btw-teruggave voor aan woon-werkrijden gerelateerde uitgaven, zoals in België het geval is. Welke mogelijkheden of belemmeringen ziet u om dit op vergelijkbare wijze in Nederland te realiseren?*

Hierover moet ik helaas realistisch zijn: hiervoor is de financiële ruimte zeer beperkt.

## Motorgeluid

*Motorgeluid wordt nog vaak als belangrijke bron van geluidsoverlast ervaren, ook als blijkt dat het bedoelde geluid vooral door an-*

*der verkeer veroorzaakt wordt. De MAG zou de campagne Te luid geluid is uit graag veel breder uitrollen, mede omdat het aantal auto's met een herrie-uitlaat lijkt toe te nemen en verkeersgeluid een onverminderd actueel item is. Wat kan en wil het ministerie hieraan bijdragen?*

Het is een feit dat motorfietsen gemiddeld meer geluid produceren dan andere voertuigen. Dat komt onder meer doordat het op motoren moeilijker is om geluid te dempen dan bij andere voertuigen. Een deel van de motorrijders beschouwt het geluid ook als onderdeel van de beleving. We zien echter dat motorrijders het motorgeluid heel anders horen dan omwonenden van populaire mooie motorwegen. Juist daarom is de campagne 'Te luid geluid is uit' een mooi initiatief. Het ministerie stelt jaarlijks € 50.000 beschikbaar voor het Motorplatform, dat kan ook gebruikt worden voor deze campagne.

## Weginrichting

*Steeds meer wegbeheerders gebruiken kleuren en nergens vastgelegde wegmarkeringen (zie ook het artikel Warrige wegen op blz. 30, red.). De verkeersveiligheid is daarmee niet gediend. Zoals u in uw brief van 25 oktober inzake de modernisering van de*

## Keuring gebruikte motoren stopt

België voerde op 1 januari 2023 een verplichte technische keuring in voor motoren na een ongeval en bij verkoop van gebruikte motoren. Dat laatste zorgde voor een rampzalige daling van de verkoop van occasions, zowel particulier als via de motorhandel. Verder waren er ernstige klachten over willekeur en de kwaliteit van de keuringen: zie ons artikel hierover in MAGazine 188 (download het blad op de site). Eind oktober liet de verantwoordelijke Vlaamse minister weten dat de keuring van gebruikte motoren halverwege 2026 vervalt. In Wallonië zou deze keuring blijven bestaan. Of Europa bij invoering van een keuringsverplichting voor alle lidstaten akkoord gaat met alleen een keuring na een ongeval betwijfelen we – maar we ondernemen onze rit naar Brussel natuurlijk hoe dan ook in samenwerking met Belgische motards!



**Gratis in elke podcast-app  
en via [DeMotorPodcast.nl](https://DeMotorPodcast.nl)**

## MAG GIVE-AWAY



## Innovv Third Eye dodehoekdetectie

Vanaf bladzijde 20 lees je uitgebreid over onze ervaringen met de Innovv Third Eye, een prima functionerend dodehoekdetectiesysteem dat je op elke motorfiets kunt monteren. Het systeem bestaat uit een radar, een kleine centrale unit en twee LED verklippers (Mirror Version) of een ronde, centraal te plaatsen behuizing met LEDs voor verkeer links en rechts achter je (Watch Version). Adviesprijs is € 259,-.

Van Innovv mogen we er eentje weggeven. Installatie is niet bij het cadeautje inbegrepen.



Interesse? Laat ons weten wat de MAG tegen de dreigende verplichte motorkeuring gaat ondernemen. Het antwoord vind je in dit nummer. Stuur je mail uiterlijk op 15 december naar [info@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:info@motorrijdersactiegroep.nl) o.v.v. je naam en je lidmaatschapsnummer, met als onderwerp Innovv Third Eye.



# RIDERS

## GRATIS NAAR



# MOTOR BEURS UTRECHT

## WORD NU LID



## [WWW.RIDERS.NU/LID-WORDEN](http://WWW.RIDERS.NU/LID-WORDEN)



# GELUIDSMETINGEN BLOEMENDAAL

## Zonde van het geld



Hugo Pinksterboer

Halve criminelen? Natuurlijk...

Twée jaar geleden schreven we al dat er in het welvarende, vlak bij de kust gelegen Bloemendaal plannen waren om een geluidszone voor motorrijders in te stellen. In dat kader werden er dit jaar op zes locaties microfoontjes geplaatst. We gingen in gesprek met de gemeente.

Vera de Bruijn

**Z**oals wethouder Van der Windt in ons gesprek aangaf, bestond vanuit de gemeenteraad al langer de wens om iets te doen aan de verkeersoverlast: er is te veel verkeer, er wordt te hard gereden en er is geluidsoverlast. Vooral over dat laatste bestaat veel ongenoegen, zo stelde de wethouder, en daar is dus een werkgroep voor opgezet.

### Zonde

De leden van de werkgroep beseften terdege dat je maatregelen tegen motorrijders met feiten moet kunnen onderbouwen. Op hun verzoek werden er zes microfoons aangeschaft om het door de bewoners ervaren geluid te registreren. Deze microfoons zijn in mei van dit jaar geïnstalleerd. Wij wilden natuurlijk weten hoe er bij deze registraties bepaald wordt van wat voor voertuigen het overlastgevend geluid afkomstig is. Het antwoord? Eh, dat is niet te bepalen,

zo begrepen we. Dus gaat de werkgroep roepen dat het alleen maar motoren zijn – maar bewijzen kunnen ze dat niet, en op andere locaties (Zuiderdijk, Rotterdam, etc.) blijkt stevast dat de geluidsoverlast van ander verkeer afkomstig is. Zonde van het geld, dus. We hebben dat de gemeente maar vast laten weten.

### Halve criminelen

Dat er binnen de werkgroep sprake is van vooringenomenheid, is glashelder. Een van de leden stelt onverbloemd dat angst een van de redenen is dat er tot nu toe niets tegen motorgeluid ondernomen is, en een bewoner die zijn voorgevel met een microfoon heeft laten uitrusten wil onbekend blijven 'omdat hij vreest voor intimidatie'. Motorrijders zijn tenslotte allemaal halve criminelen, is de boodschap die de heren zo verspreiden.

### Auto's botsen vaker

Een in opdracht van de werkgroep geschreven notitie stelt dat de tegen motorgeluid te nemen maatregelen ook voor meer veiligheid moeten gaan zorgen. De boodschap? Motorrijders maken het verkeer onveilig. Dus hebben wij de gemeente vanochtend maar vast gemeld dat er op een door ons bekeken traject in vijf jaar tijd bijna vijf keer zoveel ongevallen met auto's als met motoren plaatsvonden. 'Maar er zijn toch ook veel meer auto's?' suggereerde de wethouder nog. Ja, dat klopt. Maar als auto's vijf keer vaker bij ongelukken betrokken zijn, moet je voor een verhoogde verkeersveiligheid niet de motorrijders gaan aanpakken.

### Serius goed

Toch was het een goed gesprek, niet in de laatste plaats omdat we na lang aanhouden nu eindelijk een vaste gesprekspartner bij de gemeente hebben. Daarnaast beloofde Bloemendaal ons op de hoogte te houden van de uitkomsten van de metingen en andere vorderingen in het proces. We zijn benieuwd. Ze weten dat we liever niet dan wel procederen. Maar ze weten ook dat we er voor gaan als het nodig is. En dat we er serius goed in zijn. ■





# AAN DE LADER

## Dolf Peetersover accu's

*Lekker aan de lader in verwarmde garage*



*Dolf Peeters: "Doe die mensen een plezier."*

We gaan weer richting winter. Een goed moment voor Dolf Peeters' visie op accu's, winkeldochters en de winterstop.

**“G**el-accu's zijn volgens mij helemaal niet zo fenomenaal. Onderhoud hebben ze niet nodig en je kan ze zelfs ondersteboven monteren, maar ze zijn wel twee of drie keer zo duur als een ouderwetse 'natte' loodzuuraccu. En dan gaan ze misschien wel veel langer mee, maar of ik dat nog meemaak is helemaal de vraag. Dus waarom zijn ze zo populair? Omdat je ze veilig en hapklaar online kan bestellen, terwijl de ouderwetse 'natte' loodzuuraccu's niet meer per post ver-

stuurd mogen worden. Niet als ze gevuld zijn, in elk geval. Het ontbrekende accuzuur moet je er dus los bijkopen. Niet per post, vanzelfsprekend, maar bij een automaterialenhandel of een motorzaak. Geheid dat ze daar dan een tientje vragen om die elders gekochte accu af te vullen, want blij zijn ze er natuurlijk niet mee. Koop die accu dus gewoon in een stenen winkel. Dan doe je die mensen een plezier en je bent een stuk goedkoper uit.

Verder is er met die dure gel-accu's overigens niet zoveel mis, afgezien van de prijs, zolang je ze maar 'vers' koopt. Een loodzuuraccu begint pas aan zijn leven als hij voor het eerst gevuld en geladen wordt. Het maakt daarbij niet uit hoe lang hij voor die eerste keer al op je stond te wachten. Een gel-accu begint echter al aan zijn leven op de dag dat hij geproduceerd wordt. Een





Gelaccu, uiterlijk identiek aan onderhoudsvrije loodzuuraccu



Altijd eerst de min loshalen!

bevriende motorhandelaar deed om die reden wat gelwinkeldochters voor een tientje per stuk de deur uit. Hij had ze al twee jaar staan. De kopers zijn er nog steeds reuze tevreden mee. Naar de productiedatum kijken ze toch nooit. Stunten met gel-accu's is niet zo ongebruikelijk. Die aanbiedingen klinken heel aantrekkelijk, anders waren ze geen aanbieding geworden. Maar als het om oude voorraad gaat, wordt dat er niet bij verteld. Je potentiële winst in tijd is al opgesoupeerd in het magazijn.

Loodzuuraccu's hebben bij veel motorrijders niet zo'n geweldige naam. Vaak worden ze niet ouder dan een of twee winters, zeker als ze die winters buiten of in een koude schuur doorbrengen, in de kou, zonder aandacht, zonder voeding en zonder ritjes. Dat seizoen staat nu weer voor de deur, dus je hebt

nog maar kort de tijd om er even bij stil te staan. Als je aan winterstops doet, is de kans groot dat je motor al lekker in de schuur staat, na je laatste mooie rit van het motorseizoen. De kans is ook groot dat je je accu inmiddels straal vergeten bent. Dat zou oprecht jammer zijn: loodzuuraccu's hebben doorgaans een hogere zelfontladingsnelheid dan accu's met nieuwere – en duurdere – chemische stoffen zoals lithium. Onder normale omstandigheden verliezen loodzuuraccu's ongeveer vier tot acht procent van hun lading per maand. Bij zeer lage of juist hoge temperaturen is dat nog meer. Als je een maand of vier, vijf niet rijdt, is de kans op startproblemen bij je eerstvolgende rit dus redelijk groot.

Verder zijn die loodzuuraccu's overigens brave dingen. Er heeft er hier een-tje in alle gezondheid net z'n achtste

verjaardag gevierd. Dat kwam doordat hij altijd onderhouden werd: de vloeistof netjes op peil gehouden, de polen soms mooi schoongemaakt en – heel belangrijk – elke winter mocht hij binnen slapen. Daarbij ging hij regelmatig aan de druppellader. En in het voorjaar mocht hij dan weer in zijn hok. Eerst de positieve pool aansluiten, dan de negatieve, en starten en rijden maar.

Om nu nog even een nieuwe accu te kopen, gaat misschien een stap te ver. Maar de accu die nu in je motor zit er even uithalen (eerst de negatieve pool los, dan de positieve) en hem binnen laten slapen, met de druppellader als goed gezelschap? Dan is-ie er volgend jaar weer helemaal klaar voor. Je kan er natuurlijk ook nog voor kiezen om die winterstop af te breken en gewoon lekker door te rijden. Dat is voor jou en voor die accu veruit het beste." ■



Verkoop | Reparatie | Revisie | Onderdelen



**Mat Beekers**

Gezellenbaan 13  
5813 EA Ysselsteyn (Lb)  
Telefoon: +31 (0)478-541444

[www.bmwboxertoko.nl](http://www.bmwboxertoko.nl)

**BMW Boxer Toko**

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



**WILBERS** **PFC** **WILK**  
SUSPENSION *De juiste instelling*

Ga voor de gratis suspension-check  
naar: [www.hksuspension.nl](http://www.hksuspension.nl)

**brembo** **OHLINS**

HK-SUSPENSION | VUJERLAAN 6A, 4005 HB TIEL | TEL: 0344 63 19 19 | INFO@HKSUSPENSION.NL | WWW.HKSUSPENSION.NL

**Brabant Motors**  
BRABANT MOTORS GRAVE

Gespecialiseerd in TRIUMPH en BENELLI



[www.brantmotors.nl](http://www.brantmotors.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

**Doneren MAG.**



[www.motorrijdersactiegroep.nl](http://www.motorrijdersactiegroep.nl)

**HYPERPRO**  
Suspension Technology

*Comfort and Safety*

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

**COMBI KIT**  
progressieve voorveerset  
+ achterveer  
(niet afgebeeld)

**STREETBOX!**  
progressieve voorveerset  
+ emulsieschokdemper



**WWW.HYPERPRO.COM**

**QUALIFIED SERVICE DEALERS:**

|                                                       |                                                   |                                                                   |                                             |
|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| <b>Hyperpro Alphen</b><br>Alphen a/d Rijn 0172-417171 | <b>Van Harten (BMW)</b><br>Amersfoort 033-4615077 | <b>Moto Hippo</b><br>Hippolytushoef 0227-591639                   | <b>MCR</b><br>Roosendaal 0165-559926        |
| <b>Quispel motoren</b><br>Deurne 0493-319440          | <b>Premium motors</b><br>Apeldoorn 055-3602034    | <b>Het Motorhuis</b><br>Langezwaag 0513-689180                    | <b>Pols motoren</b><br>Waalwijk 0416-332749 |
|                                                       | <b>Van Meel motoren</b><br>Made 0162-427617       | <b>Bike Hospital (H-D &amp; Buell)</b><br>Waddinxveen 0182-611040 |                                             |

# DE MEIJE: WOERDEN AANGEPAKT



Natuurlijk vierden we feest toen de Haagse bestuursrechter besloot dat de motorverbodsborden bij de Meije bij Bodegraven weg moesten. Maar bij de Meije in Woerden staan ze nog altijd. We zijn ermee bezig. Net als met Bodegraven, weer...

Vera de Bruijn

**P**as ruim nadat we bezwaar hadden gemaakt tegen de motorweekendafsluiting van de Meije door de gemeente Bodegraven-Reeuwijk, in 2022, ontdekten we dat dit kronkelende weggetje voor een deel ook onder de gemeente Woerden valt. Op dat moment was het te laat om nog bezwaar aan te tekenen tegen het Woerdense motorweekendverbod. Maar met de uitspraken van de Haagse bestuursrechter kunnen we er alsnog een eind aan maken.

## Wankel

In mei van dit jaar schreven we de gemeente Woerden aan. De kern van onze boodschap was heel simpel: de bestuursrechter had geconcludeerd dat het motorweekendverbod op de Meije in Bodegraven onzorgvuldig tot stand was gekomen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot de vernietiging van dit besluit. De weg ging weer open. Omdat de motorweekendafsluiting van het Woerdense deel precies dezelfde wankelbasis heeft, hebben we deze gemeente dus verzocht om dit verkeersbesluit in te trekken.

## Vertrouwen

Wat denk je? Precies. Woerden deed niks. Inmiddels stuurden we de gemeente een formeel verzoek tot intrekking. Daarbij hebben we Woerden gewezen op een uitspraak van de Raad van State uit 2018, waarin gesteld wordt dat 'bestuursorganen zijn gehouden om besluiten in te trekken of te wijzigen wanneer blijkt dat ze onjuist of ondeugdelijk zijn'. Duidelijke taal, zoals je van ons gewend bent. Houdt Woerden voet bij stuk, dan zien we een nieuwe rechtszaak vol vertrouwen tegemoet.

## Afspraken

Ondertussen begrepen we uit een publicatie van Omroep West dat de gemeente Bodegraven-Reeuwijk nieuwe metingen gedaan zou hebben. Opvallend, omdat de gemeente ons had toegezegd ons op de hoogte te houden. Niet dus. Helaas

verzuimt Bodegraven-Reeuwijk wel vaker om afspraken na te komen. Zo stond er vlak voor de Kerkweg in de gemeente nog altijd een bord dat suggereerde dat je zes kilometer verderop met de motor niet verder zou mogen rijden. Dat weerhield motorrijders er onterecht van om de Kerkweg en het open deel van de Meije op te rijden. Er staat zes kilometer verderop wel een bord dat aangeeft dat je het Woerdense deel van de Meije niet op mag, maar je kan daar gewoon rechtsaf de Hazekade op. Na verzoek nummer zoveel heeft de gemeente het gewraakte bord weggehaald. ■



Open bij Bodegraven, dicht bij Woerden – waar niet iedereen zich iets van aantrekt...



Dit bord stond er onterecht.





# Innovv Third Eye en RC6

DODEHOEKDETECTIE EN DASHCAMS



Na positieve ervaringen met de dodehoekdetectie van Ducati en BMW waren we heel nieuwsgierig naar de kwaliteit van aftermarket-systemen. Van MAG-penning meester Philip Heijning hoorden we goede verhalen over de door hem geïnstalleerde Innovv Third Eye. Het bedrijf bleek dat derde oog ook in combinatie met camera's aan te bieden. We gingen ermee aan de slag.

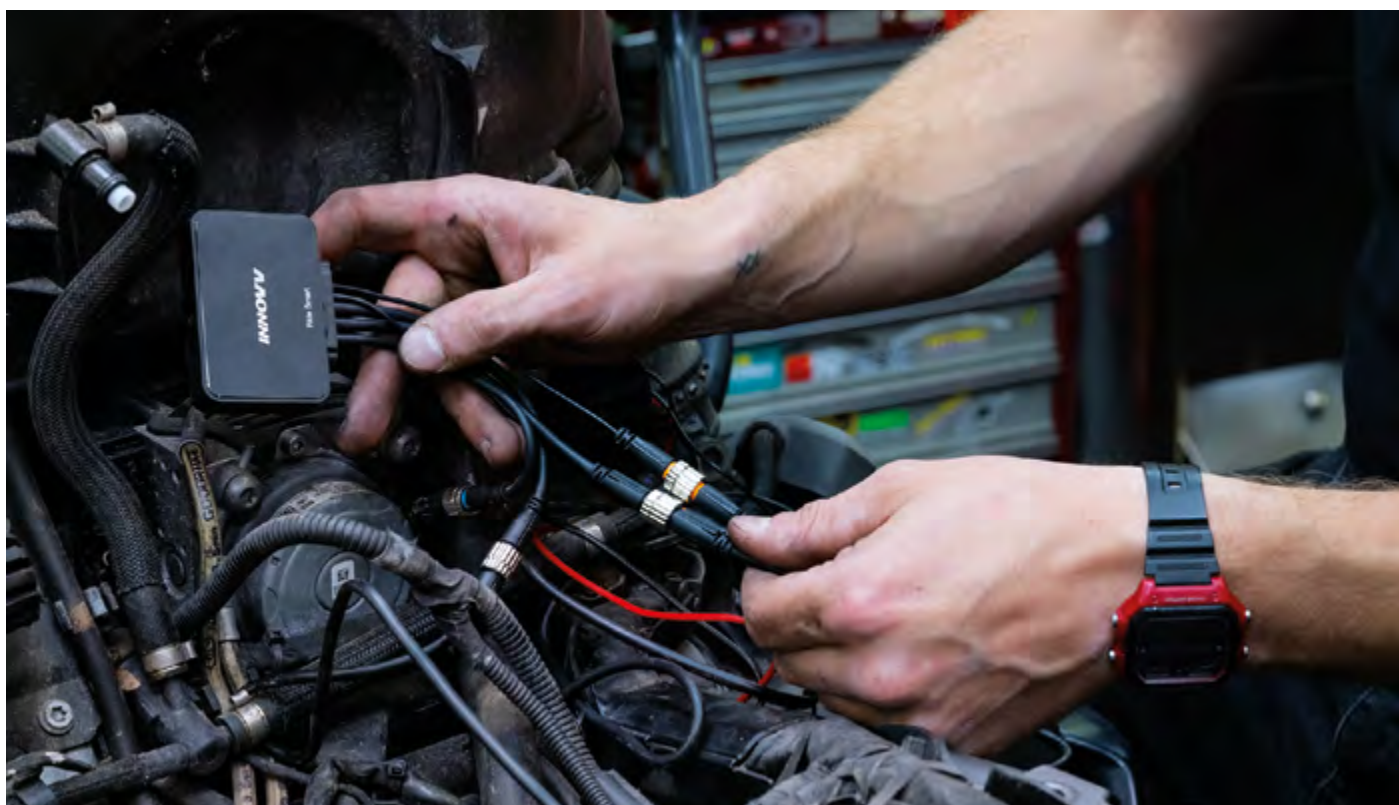
*Tekst: Hugo Pinksterboer  
Beeld: Innovv, MAG media*

**W**e zeiden het ook al in de artikelen over de dodehoekdetectie op de Ducati Multistrada V4 (MAGazine 172) en de BMW R1300 GSA (MAGazine 187): als je niets dan bochtige weggetjes rijdt, schiet je met die ledjes op of in je spiegelniks op. Maar in groter stadsverkeer en op andere wegen waar je wel links – en rechts – ingehaald kan worden, is het serieus rustgevend om te kunnen zien dat er iemand in je dode hoek zit. Hans-Martin Don, die ook met de Third Eye reed, maakte bij een groepsrit mee dat collega-motorrijders nogal eens langere tijd in zijn dode hoek bleven hangen: “Dan zorgen die ledjes ervoor dat je ze niet vergeet.” Zeker bij trajectcontroles gebeurt hetzelfde vaak met auto's.

### Kiezen

De Innovv Third Eye bestaat uit twee uit massief aluminium gefreesde verklikkers met rood oplichtende ledjes, een aan de achterzijde te monteren radar en een centrale unit waar je een en ander op aansluit (Mirror Version, € 259,95). Als alternatief is er de gelijk geprijsde Watch Version, met de verklikkers in één compacte, ronde behuizing. Wil je het systeem uitbreiden met een dashcam, dan kom je voor honderd euro meer terecht bij de RC6. Die set bestaat uit de twee verklikkers van de Third Eye,





*Inbouwen kost vlot anderhalf, twee uur.*

een dashcam, een radar met ingebouwde camera voor de achterkant en een iets grotere centrale unit. Met z'n 4,5 x 1,5 x 7cm is er voor dat kastje altijd wel een plekje te vinden.

## Monteren

Na aanschaf moet het spul nog wel gemonteerd worden. Hoeveel tijd dat kost, is vooral afhankelijk van de hoeveelheid plaatwerk die je moet (laten) verwijderen om snoeren en de unit weg te werken. Een uur of anderhalf, twee ben je vlot kwijt. De radar is met het meegeleverde materiaal meestal wel te monteren. Voor het monteren van de eventuele dashcam wordt beperkt montagemateriaal meegeleverd. Kom je daarmee niet uit, dan is er voor € 21,95 een uitgebreidere set te koop. De 3M-plakstrips in de verpakking lijken op veel berekend: na 10.000 kilometer en een half jaar buitenslapen zat alles nog keurig op z'n plek.

## Twee smaken

Dodehoekdetectiesystemen reageren óf alleen op verkeer dat jou inhaalt (zoals bij Ducati) óf de leds lichten ook op als jij iemand passeert (BMW, bijvoorbeeld). Innovv koos nadrukkelijk voor de eerste variant. "Als die leds elke keer dat jij

iemand voorbijgaat ook gaan branden, vallen ze nauwelijks nog op als je zelf ingehaald wordt," zo legt woordvoerder Rock Liu uit. Klopt natuurlijk, en bovendien ben je er zelf bij als je iemand inhaalt. Het enige voordeel van de tweede variant is dat je ook een signaal krijgt als je bijvoorbeeld invoegt op een weg waar al iemand even snel rijdt als jij – maar dat had je als het goed is al moeten zien.

## Ook fietsers

De Third Eye doet precies wat het systeem moet doen. De leds lichten op zodra iemand je dode hoek in rijdt, zoals de openingfoto van dit artikel laat zien. Op dat moment rijdt dat voertuig een meter of zes, zeven schuin achter je. De rode lichtjes blijven branden tot de inhaler schuin voor je rijdt. De radar kan meerdere voertuigen tegelijk detecteren, dus als je links én rechts ingehaald wordt gaan beide leds branden. Anders dan de autootjes op de Watch Version (zie de foto) doen vermoeden spot het systeem ook al het andere verkeer.

## Piep

Het systeem kan ook een piep laten klinken als de led oplicht. Of je die piep ook echt hoort hangt af van hoe diep de unit weggestopt zit, van je snelheid en van de kwaliteit van je gehoor en je gehoorbescherming. Ik zette hem uit. Het luid-

sprekerknopje laat zich niet makkelijk bedienen, maar het werkt.

## Toch niet

In de handleiding suggereert Innovv dat het systeem ook een inhaalwaarschuwing geeft (LCA, Lane Change Alert), maar om dat te kunnen doen zou het aan je boordsysteem gekoppeld moeten zijn: bij een echte LCA, zoals op de R1300 GSA, gaat er een led knipperen als je je knipperlichten aanzet om te gaan inhalen. Zonder die koppeling lukt dat natuurlijk niet. De handleiding wordt nog aangepast.

## Van achteren

Wel waarschuwt de Third Eye met knipperende leds voor achteropkomend verkeer (RCW, Rear Collision Warning), zij het niet al op de geclaimde 50 meter. Als je stilstaat en er dreigt serieus gevaar van die kant, dan komt die waarschuwing meestal te laat om nog adequaat te reageren. Rijdend ligt dat anders. Zo was ik blij dat ik acuut gewaarschuwd werd voor een uit het niets opdoemende bumperklever van het agressieve soort. Het voordeel van een in het systeem van je motorfiets geïntegreerde RCW is dat het snel achteropkomend verkeer kan waarschuwen door jouw knipperlichten te activeren. Dat kan de Third Eye natuurlijk niet.

## Derde oog

Dodehoekdetectie voorkomt geen aanrijdingen, maar het maakt de kans wel kleiner en je rit net wat rustiger: als er zo'n ledje brandt, hoef je niet te kijken of je kan inhalen. Brandt het niet, dan kijk ik toch nog altijd even naast me voor ik van strook wissel. Macht der gewoonte. En ondanks al mijn goede voornemens en mijn 20.000 jaarlijkse motorkilometers kan ik niet ontkennen dat dit derde oog soms toch iets ziet dat ik zelf nog gemist had.

## Goed genoeg

Zo voorkomen dashcams ook geen ongelukken, maar als het een keer fout gaat – met jou of met partijen voor of achter je – kunnen ze wel essentiële informatie bieden. GoPro-kwaliteit bieden de camera's niet, maar ze zijn goed genoeg om in zulke gevallen van pas te komen. De dashcam heeft met 2K (2560 x 1440 pixels) een duidelijk hogere resolutie dan de bij de radar ingebouwde 1080p achtercamera (1920 x 1080).

Kentekens van andere weggebruikers zijn meestal goed te lezen, zeker op kortere afstand. Een slecht gemikte regendruppel of vuil kan de kleine lenzen makkelijk halfblind maken, dus houd ze schoon. Beide camera's zijn redelijk trillings- en schokvrij, maar de beelden zijn bij stilstand duidelijk scherper dan rijdend.

De ingebouwde microfoon pikt rijdend vooral windgeruis op. Kanttekening bij de verder goed geconstrueerde dashcam is dat de miniatuurschroefjes van het klepje voor het micro-SD-kaartje niet geborgd zijn: als ze vallen, wordt het goed zoeken.

## Kaartje

Het los aan te schaffen kaartje moet een minimale schrijfsnelheid van 30 MB/s (U3) hebben. Een 256 GB-kaartje, goed voor een royale 18 uur opnames van voor- en achtercamera in de hoogste kwaliteit, kost je een tientje of drie. Het systeem maakt aaneensluitende opnames met een instelbare duur

van, 1, 3 of 5 minuten. Filmpjes met de kortste opnameduur zijn het snelst via de ingebouwde wifi naar je telefoon te downloaden, maar ik koos voor 5 minuten. Dat maakt de zoektocht naar de juiste beelden net iets makkelijker. Is het kaartje vol, dan maken de oudste opnames plaats voor de nieuwste. Goed om te weten: als het contact uitgezet wordt, blijft het systeem nog twee minuten filmen. Dat kan handig zijn als de stroom er door een klap af gaat.

## Doen of niet?

Zonder dodehoekdetectie kan je prima rijden, maar met geeft net wat meer rust en zekerheid. Als je ervoor kiest, ga dan niet voor een Ali-setje van een paar tientjes: je leven kan er zomaar van afhangen. Op basis van onze ervaring over een heel ruim jaar, bij elkaar opgeteld, kunnen we je de Third Eye zonder meer aanbevelen. De RC6 is met z'n camera's net iets completer – en je weet maar nooit of die camerabeelden nog eens van pas komen. Hier al wel! ■



De verklikkers zijn op elke spiegel wel te plaatsen



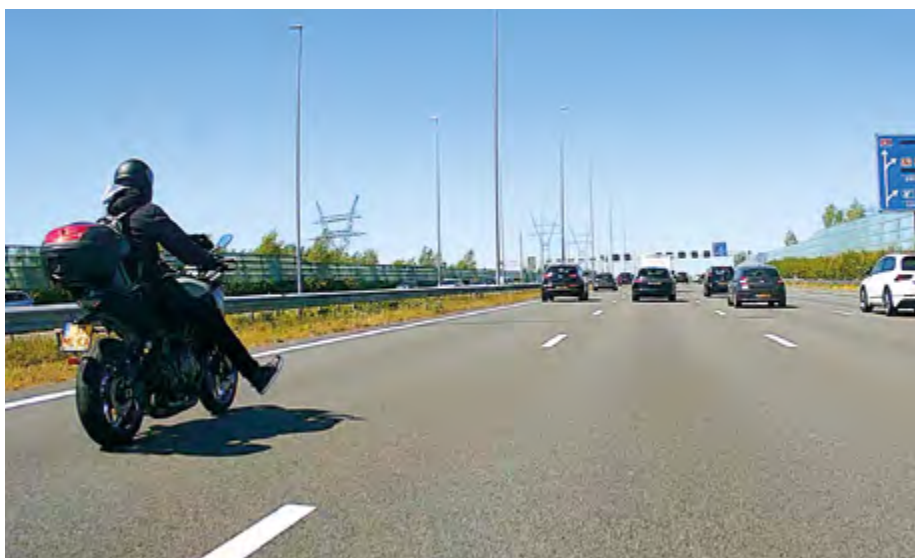
2K-camera voor aan de voorkant...



... en een camera + radar achter (RC6)



De Watch Version van de Third Eye



Geen Go-Pro, maar duidelijk genoeg





Aircela

# SCHONE BENZINE IN DE MAAK

*De officiële presentatie van Aircela in New York*

Motorrijders staan nog lang niet met z'n allen te trap-pelen om elektrisch te gaan rijden. Gelukkig wordt er links en rechts aan klimaat-neutrale brandstoffen voor verbrandingsmotoren ge-werkt. Aircela en Synhelion zijn twee veelbelovende voorbeelden.

*Hugo Pinksterboer*

**A**ircela, ontwikkeld in New York, is zo'n klimaatneutrale brandstof die je zonder enige aanpassing in je benzinetank kan gooien. Het zou precies dezelfde chemische eigen-schappen hebben als fossiele ben-zine, met een naar wens te variëren octaangetal.

## **Zo simpel**

In de huidige fase wordt Aircela gepro-duceerd in stand-alone units die – heel eenvoudig gezegd – CO<sub>2</sub> uit de lucht op-vangen en tegelijkertijd water omzetten in waterstof. Uit dat mengsel ontstaat methanol, dat omgezet wordt in een

brandstof die vrij is van fossiel koolstof, ethanol, zwavel en zware metalen. Wat wil een mens nog meer.

## **Ruimte en geduld**

Maar we zijn er nog niet, helaas. Wil je op Aircela gaan rijden, dan moet je om te beginnen zo'n unit aanschaffen, en je moet de ruimte hebben om dat machien ergens op je oprijlaan te plaatsen. Probleempje nummer twee is dat zo'n unit per 24 uur ongeveer 10 kilo CO<sub>2</sub> kan opvangen, waaruit dan een kleine vier liter benzine te maken is. Heb je een 20-liter tank, dan kan je die dus maar eens in de vijf dagen voltanken.

## Stroom

Behalve die ruimte, dat geduld en een opslagmogelijkheid voor de geproduceerde, maar nog niet gebruikte brandstof heb je ook zonnepanelen nodig. Zonder die eigen stroomvoorziening is je brandstof veel minder schoon, nog even los van het feit dat je bij een normale stroomprijs ongeveer een dikke zes euro per liter brandstof kwijt zou zijn. Slik.

## Synhelion

In mei van dit jaar reed er voor het eerst een motorfiets op Synhelion, een uit zonnewarmte gewonnen brandstof: Helios was de Griekse god van de zon. Leuk detail: het ging om de Harley-Davidson van de man achter Synhelion. Eerder voer er al een stoomboot op diesel-brandstof van het bedrijf, en in juli was het de beurt aan een Audi Sport Quattro uit 1985. Net als Aircela gedraagt Synhelion zich precies hetzelfde als de fossiele brandstoffen die we nu nog tanken.

## Om de hoek

Het Zwitserse Synhelion lijkt een stap

## Octaangetal?

Euro 95 heeft een octaangetal van 95; bij Euro 98 is dat 98. Dat octaangetal wordt meestal aangegeven met de afkorting RON (*research octane number*). Als je een benzine met een te laag octaangetal tankt, kan de brandstof al ontsteken voordat de bougies vonken. Dat verschijnsel, bekend onder de naam pingelen, kan voor ernstige schade aan je motor zorgen.

verder dan Aircela: het bedrijf beschikt al over een Duitse proefproductiefaciliteit op industriële schaal. Daar wordt landbouwafval en water met behulp van zonne-energie omgezet in brandstoffen voor vliegtuigen, benzine- en dieselmotoren. En net als benzine en diesel kan het gewoon bij elk benzinstation getankt worden, zowel langs snelwegen als bij jou om de hoek.

## 2040..

Dat is allemaal wel toekomstmuziek. Synhelion verwacht in 2027 in Spanje

van start te gaan met de eerste commerciële productiefaciliteit, maar die zal zeker nog tot 2040 alleen brandstof voor vliegtuigen maken. Omdat onderzoek heeft aangetoond dat er dan nog legio voertuigen met verbrandingsmotoren op de weg zijn, kan de brandstof tegen die tijd ook ingezet worden om de voor 2050 geplande netto nuluitstoot te realiseren.

## Welkom

Die laatste kanttekening en onze opmerkingen over de directe inzetbaarheid van Aircela leken elders in de motorpers te ontbreken. Da's niet ongewoon, weten we: er wordt ook lustig over de mogelijkheid van waterstof als alternatieve brandstof geschreven. Daarbij vermeldt bijna niemand dat een motorfiets voor een behoorlijke power en actieradius dan wel een 50-litertank in duikflesvorm moet kunnen meezeulen (zie MAGazine 176). Vanzelfsprekend dragen we alle initiatieven op dit gebied een warm hart toe. Dat we er nog lang niet zijn, is duidelijk. Maar de kans dat je over 25 jaar nog met een verbrandingsmotor de straat op kunt, wordt wel steeds groter. ■



# JA, ik sluit me aan bij de MAG!

- ☐ MAGazine op papier: € 38,- per kalenderjaar\*
- ☐ MAGazine als download: € 20,- per kalenderjaar\*

**\* De laatste weken van 2025 krijg je natuurlijk cadeau!**

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](mailto:leden@motorrijdersactiegroep.nl) of stuur het in een gefrankeerde envelop naar MAG Ledenadministratie, Postbus 1513, 9701 BM Groningen.

**Natuurlijk kun je je ook direct aanmelden op [www.motorrijdersactiegroep.nl](http://www.motorrijdersactiegroep.nl). Scan de QR-code!**







# Gebruikte motor kopen **CHECK JE UITLAAT**

*De Ixil op de Yamaha XSR700: 9dB teveel*

Dat de meeste motoren bij de Motorsoundchecks boven de limiet zitten, is geen verrassing. Toch waren er ook bezoekers die bij het aantal decibels op hun bonnetje even lelijk op hun neus keken. Iets teveel hadden ze wel verwacht, maar geen zeven dB of meer. Hoe voorkom je dat je een tweedehands herriebak koopt? En hoe voorkom je dat je bij een geluidscontrole 500 euro mag aftikken en je motor moet laten staan?

*Hugo Pinksterboer*

**K**oen Bloos, een van de bezoekers van de derde Motorsoundcheck, kocht eerder dit jaar een Yamaha XSR700 uit 2016 bij Gebben Motoren in Rogath (Dr). De op de motor gemonteerde Ixil Dual Hyperlow demper was ook volgens de site van de Spaanse fabrikant goedgekeurd voor dit model en bouwjaar. Toch produceerde de XSR maar liefst 9 dB meer dan de 89 dB die op het VIN-plaatje van de motor staan.

Slik. Omdat Gebben twee uur rijden verderop zit en hij geen garantie meer had, besloot hij het probleem zelf op te lossen: op Marktplaats vond hij voor 25 euro een origineel uitlaatsysteem.. Monteren was geen probleem.

## **Gebben Motoren**

We namen contact op met Gebben Motoren. "Als er hier een XSR met een standaardpijp gestaan had, hadden

we die zo voor hem verwisseld", zegt bedrijfsleider Robert Dijkman. Hoe het mogelijk is dat de XSR zo luid was, durft hij niet te zeggen. "We verkopen hier veel gebruikte motoren. Als die hier met een vervangingsuitlaat worden aangeboden, vragen we altijd of we het originele systeem erbij kunnen krijgen. Zit er een herrie-uitlaat onder en is er geen origineel beschikbaar, dan vermelden we dat op de website. Met de aantallen die wij hier verkopen kunnen we zulke systemen niet zelf gaan vervangen."

## **We denken mee**

Dijkman geeft aan dat de kans bestaat dat er motoren doorheen glippen die meer herrie maken, bijvoorbeeld omdat het uitlaatsysteem op andere punten niet origineel is. "Als dat gebeurt, denken we natuurlijk altijd mee over een oplossing." Geluidsmetingen van de ingekochte motoren doen ze bij Gebben niet, en daar staan ze beslist niet alleen in. Je hebt er een serieuze geluidsmeter



voor nodig, je moet serieus weten wat je doet – en om het serieus te doen heb je meer tijd nodig dan bij de meeste zaken voorhanden is.

## Vrienden

“Er is de laatste jaren wel veel veranderd, als het om motorgeluid gaat”, weet Dijkman. “Vroeger ging meer dan de helft van de sportieve motoren hier met een herrie-uitlaat de deur uit; nu is dat nog hooguit vijf procent. Die mensen geven we altijd wel het advies om kalm aan te doen bij ander verkeer of bebouwing in de buurt. Je maakt geen vrienden met die herrie, dus gedraag je gewoon.”

## e-Keur

Een e-keur op een demper is mooi, maar zegt alleen iets als de demper ook voor de bewuste motor en het bijbehorende bouwjaar (!) is goedgekeurd. Dat een e-keur op een goedkoop Ali

Express-dempertje niks zegt, zal duidelijk zijn. Verder gaat het niet alleen om de demper, maar om het complete uitlaatsysteem: een goedgekeurde uitlaat kan met andere bochten veel meer herrie gaan geven.

## Katalysator

Een ander belangrijk element is de in de uitlaatbochten of elders gemonteerde katalysator. Eerste taak van dat onderdeel is het schoner maken van de uitlaatgassen, maar door z'n constructie (een opgerolde, geperforeerde, golvende metalen plaat met gaatjes) heeft de 'kat' ook een geluid-dempende functie. Zonder katalysator maak je dus meer geluid. Zogenaamde kat-vervangers, zoals ze in de handel genoemd worden, doen hun naam niet altijd eer aan: een kat-vervanger kan ook gewoon een lege pijp zijn. Meer vermogen wordt dan beloofd. Meer herrie is gegarandeerd. Als het goed is, vermeldt de verkoper dat erbij.

Op deze uitdraai zie je de resultaten van de in dit artikel genoemde Triumph Street Triple. Dit 2023-model moet volgens het kentekenregister en (dus) het VIN-plaatje gemeten worden bij de hier omcirkelde 5,415 toeren, waarbij hij volgens datzelfde register 95 dB mag maken. Bij een geluidsmeting wordt de limietwaarde altijd 2dB hoger gezet; dat is dus de hier ook omcirkelde 97 dB. Er worden altijd drie metingen gedaan, direct na elkaar. De waarde van de hoogste meting wordt naar boven afgerond. Die hoogste meting kwam hier op 101,6 dB. Afgerond is dat 102 dB, ofwel 5 dB boven de limietwaarde. Een overschrijding van 4 dB of hoger, zoals deze, betekent een bekeuring van 500 euro plus een WOK-melding. Met zo'n Wachten op keuring-melding (WOK) mag je met de motor pas weer rijden als je hij door de RDW in orde bevonden is. De Motorsoundcheck is een vrijwillige meting, dus wordt er niet bekeurd en mag je ook met een WOK gewoon nog naar huis rijden.



## Je oren

Het beoordelen van een uitlaatsysteem vraagt om de nodige kennis. Heb je die niet, gebruik dan in elk geval je oren: als een motor te luid klinkt, is hij dat meestal ook. Onzeker? Volgend jaar zijn er weer drie Motorsound-checks!

## Vijf te veel

Ook de eigenaar van een in 2023 nieuw aangeschafte Triumph Street Triple leek even te schrikken van de uitslag van de meting. Zijn machine staat voor 95 dB in het kentekenregister. Bij een politiemeting wordt de limietwaarde dan op 97 dB gezet. De meting kwam uit op 102 dB (zie de foto van de uitdraai op de vorige bladzijde). Dat zijn er dan vijf te veel, wat bij een normale controle neerkomt op een boete van 500 euro en een WOK-melding.

## Andere bochten

Bas Kentrop van Roké Motors in Mijdrecht kent de bij hem verkochte

motor nog wel. 'De koper wilde er per se een uitlaat van SC Projects onder hebben. Die hadden we wel, maar niet met een e-keur voor het bouwjaar van zijn Street Triple. Bijkomend probleem was dat de demper alleen te monteren was als we ook andere bochten gebruikten – en dat waren bochten met het label 'for race use only' dat hebben we hem natuurlijk verteld."

## Minder lawaai

"Als wij motoren inkopen, zit de originele uitlaat er meestal onder of we krijgen 'm er los bij", vult Kentrop aan. "Maakt er eentje asociaal veel herrie, dan kopen we hem niet in of we lossen het probleem op. Dat is voor ons niet zo moeilijk." Net als Robert Dijkman ziet ook Bas Kentrop een grote terugloop in de verkoop van lawaaiige uitlaten. "Eerder ging zeker de helft hier met een luidere uitlaat de deur uit. Nu gebeurt dan eigenlijk nooit meer. Als klanten om een andere uitlaat vragen, dan is dat er eentje die iets donkerder klinkt of er in hun ogen beter uitziet, maar niet om meer geluid te maken. En die

enkele klant die dat wél wil, die helpen we natuurlijk ook. Maar het is niet meer van deze tijd. Echt niet." ■

## Meten en minder geluid? Pajic!

Uitlaatspecialist Pajic R&D (Gendringen, Gld) is bij ons weten het enige bedrijf waar je terecht kunt voor een geluidsmeting. Dat is dan niet de officiële meting, maar met de ervaring en de apparatuur die ze er hebben kan je van het resultaat wel op aan. Voor een enkele meting betaal je niet meer dan een tientje. Zit je boven de limiet, dan ben je hier meteen op het juiste adres om je decibellen te reduceren. Goed nieuws is dat de meeste klanten bij Pajic komen om hun geluid terug te laten brengen. "En motorrijders die voor méér geluid bij ons komen, willen dat eigenlijk altijd wel binnen de limiet houden", stelt Mile Pajic. *Te luid geluid is uit* heeft effect, zeggen we met lichte trots.



Goedgekeurde demper op de Yamaha, maar wel 9dB teveel!



Ook een katalysator dempt.

## Paul de Wit Motoren WINTERBEURTACTIE\*

\*Geldig tot 01-02-2026

### KLEINE WINTERBEURT: € 249,95

- gratis halen en brengen tot 20 km
- controle van verlichting, laadsysteem, remmen, banden en vering
- remvloeistof, olie en oliefilter vervangen
- ketting stellen en smeren
- Tip: voor € 99,- extra krijg je je motor gepoetst terug!

### GROTE WINTERBEURT

- kleine winterbeurt plus:
- bougies en luchtfilter vervangen
- klepspel controleren
- motorafhankelijk onderhoud
- met gratis poetsbeurt twv € 99,- en Motorex Ride 'n Shine-set twv € 59,95

Vraag naar onze speciale actieprijs!



### Winterstalling

Ook voor je winterstalling kan je bij ons terecht. Voor slechts 40 euro per maand staat je motor hier veilig 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!



**Abus 8077 2.0**

€ 10.499  
incl btw en bpm

leave no place uneXplored.

CFMOTO  
5 JAAR  
GARANTIE  
2+3

Meer info op  
[cfmotobenelux.com](http://cfmotobenelux.com)

## MAG GIVE-AWAY

# Jan van Wermeskerken wint **Abus 8077 2.0** **Remschijfslot**

“Omdat ik na twaalf jaar wat lichte speling op de beugel van mijn Abus-slot voelde, was ik al een beetje naar een vervanger aan het kijken. Toen ik deze give-away zag, heb ik dus meteen gereageerd – en ik won het slot ook nog! Dat oude slot was verder perfect, hoor, want mijn R1200 GS is er niet één keer mee gestolen,” lacht Jan van Wermeskerken. Net als bij dit nieuwe, met alarm uitgeruste exemplaar had hij ook voor z’n oude slot een ophangbeugel aan zijn frame zitten. “Dan gebruik je het toch makkelijker dan wanneer je je slot elke keer uit het tasje uit je koffer moet halen.” Na jaren woon-werkverkeer door weer en wind rijdt Jan nu vooral nog zomer- en vakantieritten met vrienden, en als motorbegeleider is hij actief bij wielerevenementen voor goede doelen, van Kika tot de Daniel den Hoed Stichting, in binnen- en buitenland. Op naar de komende twaalf jaar!





# WARRIGE WEGEN



In Zwartewaterland trok de gemeente een gele streep op de weg. Daar mag je 60 rijden. In het aangrenzende Steenwijkerland mag je bij diezelfde kleur 50. In Boertange is een rode streep 50, in de provincie Utrecht duidt paars op 60, en het groen op 100km-wegen gaat verdwijnen. Chaos op de weg?

*Tekst: Vera de Bruijn  
Foto's: MAG media, Emile Meijer*



**D**at gemeenten hun wegen vrolijk van alle mogelijke kleuren voorzien is niet nieuw. Gele, rode en blauwe vlakken, witte cirkels, noem maar op... En je moet maar raden wat waar waarom betekent.

Kwalijker wordt het als zulke fantasiemarkeringen in botsing komen met de bij weggebruikers bekende regelgeving. Wij struikelden dus hard over wat de gemeente Zwartewaterland bedacht: men trok er midden op een 60km-weg een honderden meters lange gele streep, zonder enige onderbreking. Doel was om deze weg veiliger te maken voor fietsers. We sloegen het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens er op na. "Een doorgetrokken streep die zich niet langs de rand van de rijbaanverharding bevindt, mag niet worden overschreden", zegt RVV-artikel 76, zonder enige vermelding van kleur of breedte van die streep.

### Doorgetrokken streep?

Op deze weg, de van Hasselt richting Zwolle lopende Verkavelingsweg, zou dat betekenen dat je dus eindeloos achter een fietser moet blijven hangen, want inhalen mag niet. We schreven de gemeente aan. De reactie? "Anders dan u betoogt is er is bij dit wegprofiel geen sprake van een doorgetrokken streep." Maar wacht even: een streep is een streep, en als hij nergens onderbroken wordt is het toch een doorgetrokken streep, ongeacht de kleur? En toen werden we gewezen op de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW). Daarin is opgenomen is dat verkeerstekens op het wegdek wit zijn. Een gele streep is dus geen verkeersteken en Zwartewaterland heeft gelijk. Of toch niet?

### Geel en blauw

Het BABW is nadrukkelijk voor wegbeheerders bedoeld, en niet voor weggebruikers. Die weggebruikers zien dus alleen die doorgetrokken streep. Ook de kleur geel helpt niet mee: gele belijning wordt immers ook gebruikt voor tijdelijke lijnen bij werkzaamheden. Dat een gele doorgetrokken streep daarbij niet overschreden mag worden, spreekt voor zich. En omdat de voorschriften het bij belijning wel over een minimale, maar niet over een maximale breedte

hebben, blijft de keuze voor een brede, gele doorgetrokken streep dus op z'n minst discutabel. Waarom maakte Zwartewaterland er niet gewoon een onderbroken streep van? En waarom deed de provincie Groningen dat niet met de rode streep op de openingsfoto bij dit artikel, op het door het dorpje Boertange lopende deel van de N365? Zo simpel had het kunnen zijn.

### Groen

En de verwarring lijkt nog groter te worden. Zo is er een toenemend aantal 80km-wegen waar de snelheid met het oog op de verkeersveiligheid naar 60 gaat. Dat gebeurde onder meer al op provinciale wegen in Utrecht. Probleempje, in onze ogen, is dat dit ten koste gaat van de eerder zo geroemde eenduidige weginrichting. Een 60km-weg was er meestal eentje zonder middenstreep, met aan weerszijden onderbroken strepen die de weg visueel smaller maken. Een 80km-weg is breder, en je herkent 'm aan de

(dubbele of enkele) middenstreep en de lange onderbroken markering langs de randen. Heeft die middenstreep een groene vulling, dan mag je er 100. Nog wel, tenminste: in de nieuwe CROW-richtlijnen wordt dit groen niet langer aanbevolen.

### Paars en rood

Waar 80km-wegen naar 60 gaan, blijven de middenstrepen gewoon staan. Dan heb je dus een 60km-weg die eruitziet of je er 80 mag. Daar had de provincie Utrecht wel een oplossing voor: ze vulden de dubbele asmarkering met paars. Dat betekent dus 60. En als paars geel is, is het ook 60. In Zwartewaterland dan. Want in het nabijgelegen Steenwijkerland is geel 50. Net als rood in Groningen. Snap je? Gelukkig is ook op ministerieel niveau bekend dat de ruimte die aan maatwerk (en eigen oplossingen) geboden werd op gespannen voet staat met eenduidigheid. Op bladzijde 12 lees je wat minister Tieman hierover zegt.



Zwartewaterland, Drenthe: geel is 60 km/u



Baarn, Utrecht: paars is 60 km/u



Steenwijkerland, Drenthe: geel is 50 km/u



## Aan het werk

Goed nieuws is ook dat er een werkgroep is opgezet om de herinrichting van de naar 60 km/u terug te brengen 80km-wegen in goede banen te leiden. Toch zal het nog wel even duren voor er opnieuw sprake is van de herkenbare wegen die we hadden. Goed op de borden kijken dus, want van je GPS kan je als het om actuele snelheidslimieten gaat nauwelijks op aan. Rechtsgeldig is die informatie al helemaal niet.

## Kleur mag

Noot tot slot: het veelbesproken, kleurrijke gaybrapad voldoet wél aan de eisen die de overheid aan voetgangersoversteekplaatsen stelt. In zowel het RVV als het BABW wordt uitsluitend gesproken over de afmetingen van de om en om te plaatsen witte strepen; niet over de omliggende kleur of kleuren. Hoeft daar niemand zich meer druk over te maken! ■



Typische 80km-weg. Nog wel...



Typische 60 km-weg. Nog wel...



Typische 100km-weg. Nog wel...

**OLDTIMER MOTOREN, BROMFIETSEN EN ONDERDELEN**

**20 en 21 december 2025**

**OLDTIMER MOTOR EN BROMFIETS BEURS**

**CENTRAL Classics**

EXPO HOUTEN - HARTJE NEDERLAND

**€15,-** TICKETS BIJ INGANG **ENTREE** EN TICKETS ON-LINE

Gemakkelijk bereikbaar langs de A27 bij Utrecht  
**10.000 M² BEURSVLOER.**  
Openings tijden van 10:00 tot 16:00 uur.

Locatie expo Houten, met **GRATIS** parkeerplekken  
**in het hart van Nederland**

Beursadres: Meidoornkade 24, 3992 AE Houten. Kinderen tot 12 jaar gratis  
toegang. [www.CentralClassics.nl](http://www.CentralClassics.nl), [info@CentralClassics.nl](mailto:info@CentralClassics.nl), Tel (+31) 06 197 399 22

**CENTRAL CLASSICS**  
ONDERDEEL VAN **Ter**

## TERMAAT MOTOREN

Yamaha exclusief dealer



**YAMAHA**

### ALTJD 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](http://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  
HERTOGSTRAAT 74, NIJMEGEN CENTRUM 024-3229575



# ANWBelles

Elles Dijkhuizen

In het vorige Magazine las ik De groeten van Dolf Peeters. Daarin had hij het over hoe die groet ooit stond voor broederschap, en hoe je elkaar nodig had bij pech onderweg. Van dat laatste is weinig meer over, stelde hij: de drie keer dat hij de laatste tien jaar met pech langs de weg stond, werd er wel naar hem gezwaaid, maar niemand stopte om te kijken of hij hulp nodig had. Met dat uitgangspunt hoop ik dat motorrijders nog vaak naar mij mogen zwaaien, als ze met pech staan: ik heb de leukste avonturen beleefd in mijn rol van ANWBelles, zoals mijn bijnaam ooit luidde. Zo ben ik een keer bijna mijn baan kwijt geraakt toen ik ruim een uur te laat op mijn werk kwam en ik door mijn behulpzaamheid een belangrijk overleg vergeten was. Ik had met de onfortuinlijke motorrijder achterop een rondje benzinepomp en terug moeten maken, en die pomp was niet echt in de buurt.

Ik heb ook wel eens een week met spierpijn in mijn rechterbeen gelopen omdat ik in Duitsland een motorrijder naar de eerstvolgende afslag geduwd heb, met mijn rechtervoet op zijn passagiersstepje, terwijl ik schuin achter hem reed. En op een camping in Noorwegen hielp ik iemand met voorvorkkeerringen die zo lek waren dat zijn remmen al helemaal onder de olie zaten. Met een beperkte setje gereedschap, een paar pannen, een bezem en een steen heb ik die keerringen weten te vervangen. Een heel vies, vet en stinkend klusje, dus de campingbaas werd al snel gealarmeerd. Toen hij zag wat ik aan doen was, vond hij dat alleen maar prachtig. Ik kon

dus gewoon mijn gang blijven gaan. Dat improviseren is altijd gebleven. Uitlaten repareren met bierblikjes, een bobine aan de praat krijgen met een veertje uit een balpen, het kan allemaal. Camping-tuning, in vakjargon!

Aan een van de vele keren dat ik stopte voor motorrijders met pech heb ik zelfs een vriendschap overgehouden. Op de afslag richting mijn huis stond een dame met een Suzuki die ermee gestopt was. Toen ik haar met motor en al naar mijn huis gesleept had, bleek al snel wat de oorzaak van het probleem was. Een afgebroken bougie in de kop. Hoe dat kan? Te hard aangedraaid door een monteur in haar motorzaak. Het ging om de voorste cilinder van haar V-twin, en dat betekende flink sleutelen en peuteren. Ik had destijds dezelfde motor, dus had ik ook de goede bougies voor haar in huis. Een paar uur later kon ze haar reis naar huis vervolgen, met nog 100 kilometer voor de boeg.

Het zijn maar een paar voorbeelden. Ironisch genoeg heb ik mijn zorgvuldig

samengestelde gereedschapssetje nog nooit voor mijzelf hoeven gebruiken, behalve bij een paar lekke banden, offroad. Ook heb ik zelf een keer zonder benzine gestaan. Kwestie van een defecte benzinemeter en een inschattingsfout mijnerzijds. De derde motorrijder die stopte had een flesje water bij zich. Met mijn overloopslang kon ik wat van zijn benzine via dat flesje naar mijn tank overhevelen. Ik kon weer verder. Met al die ervaringen weet ik één ding zeker. Ik ga lekker door met groeten. Tot op de vluchtstrook! ■

Veringspecialist, engineer en testrijder  
Elles Dijkhuizen rijdt liefst op twee wielen,  
op het circuit, in het zand of op de weg.



# GWS- MELDINGEN

Gevaarlijke wegsituaties gesignaleerd

*Verzakte bocht in de Noorder IJ- en Zeedijk, Zaandam*



Toen we besloten om in elk nummer drie pagina's voor gevaarlijke wegsituaties in te ruimen, hadden we in ons achterhoofd het idee dat we op een goed moment wel klaar zouden zijn. Niet dus. We zijn nu ruim zeven jaar verder, en aan die drie pagina's per nummer hebben we nog altijd niet genoeg. Lang niet.

**D**e Noorder IJ- en Zeedijk in Zaan-dam vertoonde een fikse verzakking in de bocht ter hoogte van de Vredeweg. En in een bocht die smeekt om een hogere snelheid dan de ter plekke geldende 50 km/u kan zo'n verzakking zeker voor motorrijders voor problemen zorgen. Zoals de foto hiernaast laat zien, rijden ter plekke bekende automobilisten er bij voorkeur langs in plaats van overheen – en met een goede reden. De melding werd per direct aan de wegbeheerder doorgegeven, en ook daarna hadden we nog uitvoerig contact met de gemeente. Het resultaat? Het wegdek is in de tussenliggende periode weer helemaal opgeknapt, om al snel daarna weer te gaan scheuren. De oorzaak? De helling van de dijk heeft ter plekke een hoek van meer dan 60°. Dat is te steil voor een dijk, met als gevolg dat de boel aan de onderkant begint te verzakken. Dat dit ook het wegdek aantast laat zich raden. Probleem is dat de weg onder de gemeente valt, terwijl het dijklichaam de verantwoordelijkheid van het waterschap is – en dat waterschap gaat niks doen omdat die situatie gaat veranderen: de dijk valt straks ook onder de gemeente. Een permanente oplossing volgt pas als die overdracht voltooid is, schatten we in. Als de situatie tussentijds weer gevaar lijkt op te leveren, laten we er borden plaatsen.

### Geen kant op

Motorinstructeur Marvin Roeleveld rijdt voor woon-werkverkeer en zijn werk dagelijks over de de N50 ter hoogte van



*De N50: beton links, vangrail of steil talud rechts....*



*De N249: Ziet er gladder uit dan het zou zijn.*

Kampen. Binnen drie maanden werd hij er twee keer aangereden. Door de betonnen rijrichtingscheiding aan de ene en een steil talud aan de andere kant kon hij bij een aanrijding van achteren geen kant op. Dit zal geen uitzondering zijn: elders op deze weg ben je ingesloten door beton aan de ene en een vangrail aan de andere kant. We doken erin en stuitten op een bekend probleem: een immense onderhoudsachterstand van wegen, bruggen, tunnels en viaducten gekoppeld aan een immens gebrek aan geld. De gevaarlijke situatie op de N50 is tot in Den Haag bekend; de minister is er zelfs komen kijken. Hier staken ook onze mogelijkheden. Houd op zulke wegen extra afstand en wees extra alert op achteropkomend verkeer. Filefilteren kan hier vaak niet; ga als je de laatste in de rij bent als het even kan

toch naast je voorligger staan en hou je spiegels in de gaten.

### Spek

We waarschuwden online al voor drie spekgladde reparaties op rotondes in Noord-Holland: eentje op de N249, een tweede op diezelfde weg bij Anna Paulowna en een derde op de N502 bij Petten. Op onze melding kregen we te horen dat er op al deze reparatievlakken afgestrooid zou zijn. Zo ziet het wegdek er echter niet uit, dus belden we met de provincie. Drie terugbelverzoeken en een maand later kregen we eindelijk te horen dat de zwarte vlakken er mogelijk glad uitzien, maar dat metingen hebben uitgewezen dat ze stroever zijn dan het asfalt eromheen. Als dat klopt, zou je zeggen dat je dus bitumen kan aanbrengen zonder het met split af te strooien



– en dat zou heel goed nieuws kunnen zijn. Of gebeurt er iets anders? We hebben het de provincie gevraagd. Men was al wel bezig met “het verbeteren van de visuele perceptie van deze vlakken”. Die zouden er dan dus stroever uit gaan zien, in gewoon Nederlands. We zijn benieuwd.

## Geel

In Doetinchem ging men direct en serieus aan de slag met een melding over mogelijke gladheid van de gele coating op het kruispunt Wassinkbrinkweg/Boeninksteeg. De verantwoordelijke wegbeheerder gaf aan dat de ruim een jaar oude coating van antislipmateriaal was voorzien, maar hij zou toch stroefheidsmetingen laten uitvoeren. Die houding zien we helaas lang niet altijd. De metingen (vijf per locatie op drie locaties) gaven stroefheidswaarden die ruim boven het minimum lagen, zo liet hij later weten. Daarbij gaf hij aan dat de ervaren gladheid mogelijk het gevolg was van een tijdelijke vervuiling van de ook door landbouwverkeer vaak gebruikte weg. Zelf doen we op gekleurde wegdelen toch altijd ietsje kalmer aan, zeker bij regen.

## Fase drie

De drie chicanes op de Langbroekerdijk tussen Driebergen en Langbroek (U), waar we deze rubriek in het vorige MAGazine mee openden, werden van waarschuwborden voorzien. Daar kunnen wij mee leven. Ook schilderde de gemeente de fietsstrook nu om

de betonnen voeten heen. Dat voelt vast veiliger voor fietsers, moeten ze gedacht hebben – maar die voelen zich nog altijd ingezet als onbetaalde levende snelheidsremmers. We laten verdere acties aan de Fietzersbond over, waarbij we ze indien nodig ondersteunen. De gemeente verschuilt zich verder achter teksten als ‘volgens de normen’ en ‘het is een kwestie van wennen.’ Dat we met fietsers meer gemeen hebben dan die twee wielen is duidelijk... Overigens werden er in Leersum “op nogal lompe wijze betonnen legoblokken op de weg geplaatst”, zo meldde de afdeling Utrechtse Heuvelrug van de Fietzersbond. Na twee weken en de nodige klachten werd geconstateerd dat ze niet werkten. Ze zijn weer weg. Beter. Veel beter.

## Westerscheldetunnel

In MAGazine 191 schreven we over de nogal ongelukkige plaatsing van de speciale motorrijderspoort op het heringerichte tolplein van de Westerscheldetunnel per 01-01-2025. Op twee wielen tussen manoeuvrerend vrachtverkeer door moeten rijden of staan wachten blijft niet fijn. In een gesprek met de tunnelorganisatie werd afgesproken de zaak in april te evalueren. Omdat we liever het motorseizoen wilden afwachten, hebben we dit uitgesteld. En terecht: er vonden op of rond het tolplein tot en met september minimaal zes ongevallen met motorrijders plaats. We hebben de toedracht van deze ongevallen opgevraagd. Een vervolgesprek wordt gepland, samen met motorrijders uit de regio. ■



Lompe Leersummer Legoblokken



Doetinchem: stroef maar tijdelijk vervuild?



Westerscheldetunnel: de motorpoort ligt achter die achteruit rijdende blauwe truck...





**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.





# PROEFRIT? ALLRISK!

Het is zaterdagochtend. Prachtig najaarsweer aan het eind van Aries laatste motorseizoen op zijn grote, naakte Honda CB 1100. Na twaalf jaar trouwe dienst blinkt hij nog altijd als nieuw. "Het wordt tijd voor iets lichters," zei hij hardop, meer tegen zichzelf dan tegen zijn vrouw. "En deze zware jongen verdient iemand die 'm nog écht laat rijden." Ergens op de achtergrond hoort hij haar iets mompelen over "wel lekker rustig" en "meer ruimte in de schuur", maar daar is hij met z'n gedachten niet bij.

**O**p Marktplaats had Arie snel beet. Ene Patrick uit Breda had serieus belangstelling. Beleefde vent, klonk betrouwbaar. Hij kon ook meteen langskomen. "En mag ik dan ook even een proefritje maken?" had Patrick gevraagd. Arie twijfelde even, maar ach, wie koopt er nou een motor zonder proefrit?

Het blijft toch raar om iemand anders op jouw motorfiets de straat uit te zien rijden, realiseert Arie zich later die dag. Maar het is voor een goed doel, weet hij. Patrick is nog maar een minuut of tien weg als Arie iets verderop een sirene hoort. Niet iets om van te schrikken – maar die schrik komt wel als kort daarna zijn buurvrouw de tuin in stormt. "Arie! Je motor ligt bij de rotonde tegen een Golfje aan!" Die afstand is te fietsen. En daar ligt de Honda, zijn trots, met stevige schade, en hij heeft de Golf lelijk te pakken gehad. Patrick staat er betuurd naast, in gesprek met een van de agenten: hij had de automobilist geen voorrang verleend. Kwestie van de focus op die onbekende motor in plaats van op het verkeer.

Na een sterke kop koffie belt Arie zijn verzekeraar. Gelukkig geldt zijn WA-

verzekering ook tijdens een proefrit. De aanzienlijke schade aan de Volkswagen wordt dus netjes vergoed, maar wel ten koste van zijn schadevrije jaren. Die van Arie dus, niet die van de proefrijder. De schade aan de Honda komt voor zijn eigen rekening. Die kan hij op op de proefrijder proberen te verhalen, maar die moet dan wel willen meewerken. Bovendien moet hij het geld ook daadwerkelijk hebben. "Van een kale kip kun je niet plukken," belooft Aries adviseur droog. Aan dat soort clichés heb je wat, denkt Arie, met spijt als haren op z'n hoofd.

Voor hem komt deze wijze les te laat, maar aan zijn clubleden laat hij wel weten dat je je motor toch het best all-risk laat verzekeren, als hij in de verkoop gaat. En vraag beslist ook even naar het rijbewijs van de proefrijder – want als iemand zonder rijbewijs op jouw motor brokken maakt, zijn de problemen echt nog veel groter.



Ad den Hollander  
schadebehandelaar  
[www.mag-verzekeringen.nl](http://www.mag-verzekeringen.nl)



## Colofon

Postbus 1513  
9701 BM Groningen  
[info@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:info@motorrijdersactiegroep.nl)  
[www.motorrijdersactiegroep.nl](http://www.motorrijdersactiegroep.nl)  
KvK: 40596536  
IBAN: NL26 INGB 0005 9311 02

### Beleidszaken, woordvoerder

Vera de Bruijn  
[beleid@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:beleid@motorrijdersactiegroep.nl)  
06 3841 4881

### Ledenadministratie

Huub Kooijman  
[leden@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:leden@motorrijdersactiegroep.nl)  
06 2944 0383

### Advertenties

[ads@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:ads@motorrijdersactiegroep.nl)  
06 5140 4308

### Redactie, woordvoerder

Hugo Pinksterboer  
[redactie@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:redactie@motorrijdersactiegroep.nl)  
06 5571 6025

### Meldpunt Gevaarlijke wegsituaties

Robert van den Boogaard  
[gws@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:gws@motorrijdersactiegroep.nl)

### Meldpunt Rood licht

Ben den Bezemer  
[roodlicht@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:roodlicht@motorrijdersactiegroep.nl)

### Beurscoördinatoren

Emile Meijer en Gitte Groeneveld  
[beurzen@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:beurzen@motorrijdersactiegroep.nl)

### Clubcoördinator

Marten Jan van Olphen  
[clubs@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:clubs@motorrijdersactiegroep.nl)

### Vrijwilligerscoördinator

Vacature  
[vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl)  
06 3841 4881

### Voorzitter

Hans-Martin Don  
[voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl)

### Penningmeester

Philip Heijning  
[penningmr@motorrijdersactiegroep.nl](mailto:penningmr@motorrijdersactiegroep.nl)

### Secretaris

Hein Vastenouw  
[secretaris@motorrijdersactiegroep.nl](mailto: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

## ADVERTENTIE-INDEX

|                             |    |                                    |    |
|-----------------------------|----|------------------------------------|----|
| BMW Boxertoko .....         | 18 | Paul de Wit Motoren.....           | 17 |
| BMW Motorrad.....           | 37 | Riders .....                       | 14 |
| Brabant Motors .....        | 18 | Royal Enfield – Moto Mondo.....    | 7  |
| Central Classics .....      | 32 | Termaat Motoren .....              | 32 |
| CFMoto – BW Import.....     | 29 |                                    |    |
| Ducati.....                 | 39 | Al deze adverteerders steunen het  |    |
| HK Suspension .....         | 18 | werk van de MAG. Dank!             |    |
| Hyperpro .....              | 18 |                                    |    |
| MAG - Doneren MAG.....      | 18 | <b>DISCLAIMER</b>                  |    |
| MAG Verzekeringen.....      | 8  | De personen op de foto's in deze   |    |
| Motorbeurs Utrecht .....    | 2  | uitgave komen niet in de artikelen |    |
| Motorpodcast.....           | 13 | voor, tenzij dit expliciet anders  |    |
| Noordelijke Motorbeurs..... | 40 | aangegeven is.                     |    |

## COPYRIGHT

Niets uit deze uitgave mag worden  
verveelvoudigd, opgeslagen in  
een geautomatiseerd gegevens-  
bestand, of openbaar gemaakt, in  
enige vorm of op enige wijze, hetzij  
elektronisch, mechanisch, door ko-  
pieën, of op welke manier dan ook,  
zonder voorafgaande schriftelijke  
toestemming van de MAG.

IM LEGEND



## Nieuwe Ducati Monster

De Monster keert terug naar de kern van wat een naked bike zou moeten zijn: direct, onversneden en met karakter. Dit is een motor die zich weer richt op de rijder, en niets anders.

Met het baanbrekende 890 cc V2 motorblok, met 110 pk en ontwikkeld met merk typische precisie, biedt de Monster een verbluffende acceleratie en een opwindende respons op elk toerental. Het aluminium monocoque-chassis, gecombineerd met minimalistisch design en iconische details zoals de "Bizon-ruggengraat" tank, onderstreept zijn erfgoed en moderne spirit in één.

De Monster grijpt terug naar eenvoud én rendement: een zithouding die uitnodigt tot rijden, elektronica die ondersteunt zonder te overheersen, en styling die aanwezig is zonder overdaad.

Durf te kiezen voor de motor die karakter heeft en durf verlegt.



Scan de QR-code voor meer informatie !





**28 jaar**

**dé Noordelijke**

# **MOTOR BEURS**

**za.**

**17**

**zo.**

**18**

**JANUARI**

*Openingstijden: za. en zo. 10.00-17.00 uur*

**Flowerdome  
Eelde**

**[www.denoordelijkemotorbeurs.nl](http://www.denoordelijkemotorbeurs.nl)**

**Volg ons ook op social media**

