

MAGAZINE



AMERONGEN OP SLOT. VOOR NU...

TEST: CRESCENDO OORDOPPEN

WAAROM NEE TEGEN APK?

ZANDWEGEN GRONINGEN



**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.



Redactioneel



Je kent het verhaal al: de Europese Commissie (EC) wil af van de uitzonderingsregeling die het Nederland, Finland, Ierland en Portugal nog altijd mogelijk maakt om motorfietsen vrij te stellen van een verplichte technische keuring. De Europese Transportraad sprak zich in december tegen dat plan uit. Er werd in motorrijderskringen opgelucht ademgehaald. Beetje te vroeg, want van een beslissing was nog geen sprake. Net voordat dit nummer richting drukker ging, kwam het nieuws dat het Europees Economisch

en Sociaal Comité (EESC) het plan van de EC juist toejuicht. Waarom? Het EESC weet dat er bij controles langs de weg in Zweden en Oostenrijk vastgesteld zou zijn dat 20% van de gemotoriseerde tweewielers ernstige technische gebreken vertoont, en dat motorfietsen in Italië, Frankrijk en Spanje betrokken zijn bij meer dan 25% van de dodelijke ongelukken in steden. Dus moeten motorfietsen in alle lidstaten verplicht gekeurd worden. Maar lieve mensen van het EESC: in die vijf landen bestaat die keuring al. Dus eh...

Dit laatste nieuws is tevens aankeiler voor ons apk-verhaal in dit nummer, waarin we uitleggen waarom we als MAG tegen een verplichte technische keuring zijn. Of we nog naar Brussel gaan, laten we je via MAG Nieuws weten. Ben je al geabonneerd op deze maandelijkse nieuwsbrief? Stuur anders een mailtje met 'aanmelding MAG Nieuws' als onderwerp naar media@motorrijdersactiegroep.nl.

Dat een apk niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid is voor ons net zo helder als dat een helm dat wel doet. Maar niet als het een te oude of een te grote helm is. En niet optimaal als die helm ergens klemt, teveel herrie op je oren geeft of een keer een flinke klap gemaakt heeft, bijvoorbeeld. Lijkt logisch, zou je zeggen. Maar Bart Groothuijze weet beter. Op bladzijde 12 vertelt hij je er alles over, en op Motorbeurs Utrecht is bij ons op de stand te vinden voor hoofd-/helmadviezen.

Ook goede gehoorbescherming draagt bij aan veiliger rijden. Eerder schreven we al over de op maat gemaakte oordoppen van Alpine en Noizezz; in dit nummer is het de beurt aan de universele oordoppen van Crescendo. Vaak zijn zulke dopjes maar in twee maten verkrijgbaar. Crescendo maakt ze in vier maten. En toen bleken zulke lamelendoppen bij mij opeens wél te werken. Mooi toch?

Wijs ik je tot slot nog op de aankondiging van onze jaarlijkse algemene ledenvergadering, op bladzijde 38. Geen saaie vergadering, maar eentje met volop gelegenheid om je stem te laten horen. Geef je tijdig op!

Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl

Inhoud



11 Zandwegen Groningen dicht?



12 Helmveiligheid: Bart Groothuijze



18 Nee tegen motor-apk

Zandwegen Groningen dicht?	11
Helmveiligheid: Bart Groothuijze	12
Give-away Gerbing handschoenen	15
Motorbanden, waar laat je ze, deel II	17
Nee tegen motor-apk	18
Dolf Peeters - Winterse controle	21
Tesla in je spiegel	23
Crescendo oordoppen	24
Column Elles Dijkhuizen	27
Motorbeurs Utrecht	29
Amerongen op slot. Voor nu.	30
Zuiderdijk: klagers verliezen	33
Give-away: de winnaar	33
GWS-meldingen	34
Over motorrijden	37
Algemene ledenvergadering 2026	38

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

Jaargang 34, nummer 196, februari 2026

Coverfoto: Hugo Pinksterboer

IN HET NIEUWS

Overtreffende trap



Als motorrijden vrijheid is, dan is een vliegende motorfiets daar vast de overtreffende trap van. Bij het Amerikaanse Leo Flight kan je nu al reserveren om die droom straks waar te maken. Voor 999 dollar koop je een plaatsje op de lijst voor de Leo Solo. Er moeten nog wel wat techni-

sche dingetjes opgelost worden voordat je met deze dronemotor naar je werk kan, maar het plan is er. En met een beetje mazzel wordt die 999 dollar tegen die tijd afgetrokken van de precies honderd keer zo hoge aanschafprijs. Dan valt het allemaal nog reuze mee, toch?

Dan maar dwang



De MAG won twee rechtszaken van de gemeente Bodegraven: het deel van de Meije dat door die gemeente loopt ging dus weer open. Logisch dat de gemeente Woerden dan ook de borden op háár deel van de Meije weghaalt. Wij dienden daartoe een intrekingsverzoek in. Een officiële

reactie bleef uit, dus hebben we de gemeente in gebreke gesteld. Gebeurt er weer niets, dan gaat er een dwangsom gelden. Een rechtszaak tegen Woerden sluiten we niet uit. De uitslag kunnen we al bijna voorspellen.

Crash? Actie!

Als je een keer serieus onderuit gaat, is het fijn als iemand meteen hulpdiensten inschakelt en ze informeert over je locatie. Maar er is lang niet altijd iemand bij je. Met de Quin los je dat probleem op: deze in de helm te plaatsen unit registreert niet alleen je snelheid, gereden afstand en andere data, maar slaat bij een crash ook direct alarm. O'Neal (betaalbaar) en Fly Racing (stuk duurder) leveren al voor de Quin voorbereide offroadhelmen. Rond de zomer komt er ook een op de Quin aangepaste versie van de Nolan X-904 UC integraalhelm.



Solaris

Motorrijden moet anders kunnen, dachten Öznur Pinar Çer en Danilo Petta van architectenbureau Mask. Vrijer, vooral. En dan niet door te gaan vliegen, maar door compleet onafhankelijk te zijn van benzine-stations en laadpalen. Met z'n uitklapbare zonnepanelen zorgt hun Solaris voor z'n eigen energie. Een uiterst efficiënte elektrische motor, het regeneratieve remsysteem en het lichtgewicht aluminium/carbon frame doen de rest. Duurt nog even voor hij te koop is, maar dromen mag altijd.

Tien jaar garantie

Alsof je een emmer leeggooit: Suzuki verhoogde de garantietermijn op motorfietsen, auto's en buitenboordmotoren van zes naar tien jaar. Goedemorgen. Als de drie jaar fabrieksgarantie verlopen is, kan je 'm vanuit Suzuki Nederland jaarlijks verlengen door je motor bij een offici-

ele Suzuki-dealer te laten onderhouden. Na elke onderhoudsbeurt krijg je er een jaar garantie bij, mits aan alle voorwaarden voldaan is. Voor echte veelrijders gaat de vlieger iets minder hoog op: de garantie stopt bij 100.000 km – maar ook die grens is ongekend hoog.



Flits!

We zijn er heel erg op tijd bij, dit keer: op woensdag 15 april vindt het eerste deel van de jaarlijkse Europese flitsmarathon plaats, met 24 uur intensieve controles op snelheid en telefoongebruik. Ook het tweede deel van de marathon, van 3 tot en met 9 augustus, kan je alvast in je agenda zetten. Niet zo slim om dat vooraf al aan te kondigen? Toch wel, en geheel in de geest van de campagne: het doel is bewustwording, niet het spekken van de kas.



Damen wint aanbesteding

Trots zijn we op Damen Motorkleding: het Brabantse bedrijf won een Europese aanbesteding. Daarmee is het voor de komende zes jaar vaste leverancier van zomerjassen, winter- en regenpakken voor de 1.200 motoragenten van de Belgische federale politie, de militaire politie en de douane. Een aantal lokale korpsen rijdt al in Damen, en de kans dat dit er nu meer worden is aanzienlijk. Fijne boost voor de vaderlandse motorkleding-industrie in het algemeen en dit bedrijf in het bijzonder.

Eindeloos elektrisch

Was *range anxiety* jouw reden om niet elektrisch te gaan rijden? Dan neemt de Verge TS Pro die angst in één klap weg. Het inmiddels in Estland gevestigde Verge, bekend van de in het achterwiel geïntegreerde motor, komt als eerste met een tweewieler met een solid-state accu. Daarmee heeft de TS pro een bereik van 600 kilometer. Net zo belangrijk: in 10 minuten snelladen kan je weer 300 kilometer vooruit. De andere specs zijn al even indrukwekkend, net als – helaas – de prijs: reken maar op 40 mille.



Indian
MOTORCYCLE | **125 YEARS**



SCOUT FAMILY



1901 – 2026

**125 JAAR 'AMERICA'S FIRST
MOTORCYCLE COMPANY'**



CHIEF FAMILY



**DE 2026 SPORT SCOUT RT
OF DE SPORT CHIEF RT?**

INDIANMOTORCYCLEBENELUX.COM



QJMOTOR

NEW!

SRT 900 SX TOURING



De compleet nieuwe QJMOTOR SRT 900 SX Touring staat nu bij jouw dealer. Klaar voor ieder avontuur! Krachtig, comfortabel en gebouwd voor de lange ritten. Uitgerust met A-merk componenten zoals Marzocchi, Brembo en Bosch.

€12.799*

STANDAARD INCLUSIEF

- + COMPLETE KOFFERSET
- + CRUISE CONTROL
- + ZADEL- & HANDVATVERWARMING



Scan de QR-code en ontdek alles over deze allroad en plan direct je proefrit bij een dealer bij jou in de buurt.

* Prijzen incl. BTW & onvermijdbare kosten.

MotoMondo

VAN DE VOORZITTER

Het nieuwe jaar is alweer flink op gang, en ik hoop dat het voor jullie net zo goed van start ging als voor mij. Maar terwijl ik deze column schrijf, bekruipt me wel even het gevoel dat motorrijden verder weg lijkt dan ooit. De thermometer geeft -2 aan, de wegen zijn bedekt met sneeuw, ijs en pekel. Het idee om nu op de motor te stappen is allesbehalve aantrekkelijk.

Toch besloot ik deze week, ter compensatie voor die gemiste motorritten, mijn gravelbike te pakken. Het werd een harde les: ik ging op een glad stuk flink onderuit en hield daar enkele butsen aan over. Ondanks die voorspelbare afstraffing was die fietstocht door het besneeuwde landschap ontzettend mooi, en die waardevolle ervaring deed mijn gekrenkte ego serieus goed. Motorrijden kan datzelfde effect hebben.

Dat motorgevoel blijft voor mij ook altijd dichtbij, zelfs op koude winterdagen. Het is een blijvend aanwezig perspectief dat draait om vrijheid, ruimte en bewegingsdrang. Maar het omvat meer dan dat. Het is ook veel meer dan een technisch verhaal. Het is iets wat in je vezels zit en naar mijn stellige idee iets wat altijd overeind blijft, door het jaar heen, door de jaren heen, ongeacht de omstandigheden.

Motorrijden is een traditie die we doorgeven aan kinderen, vrienden en kennissen, maar ook een die we sterk beleven, vaak zonder dat we ons er bewust van zijn. Dat heeft naar mijn idee vooral met de bij tradities behorende rituelen te maken. De bekende groet naar andere motorrijders bijvoorbeeld, het samen sleutelen, de manier waarop we elkaar altijd makkelijk aanspreken, of dat nu bij het benzinstation, op een parkeerplaats of aan de koffietafel bij de dealer is.

Natuurlijk kun je de vraag stellen of dat allemaal echt zo blijft. De MAG strijdt al jaren – en op Lopik na altijd met succes – tegen exclusief voor motorrijders geldende wegafsluitingen, maar aan alle kanten merk je om je heen dat mensen steeds minder tolerant worden. Het is niet meer dan logisch dat dit ook op motorrijders terugslaat: het gevoel dat we als hele groep op het gedrag van een kleine minderheid veroordeeld worden, is ons maar al te goed bekend. Daarnaast kunnen we niet uitsluiten dat er over pakweg tien, twintig jaar meer elektrische dan op benzinegestookte motoren rondrijden. Zouden die ontwikkelingen ten koste gaan van het motorgevoel?



Volgens mij niet. Dat gevoel zit 'm in elementen die niet veranderen: het gevoel van vrijheid, het directe contact met je omgeving, de connectie met de weg, het machtige gevoel van die pk's onder je kont, het vleugje gevaar dat je kwetsbaarheid met zich meebrengt, de ontmoetingen met andere motorrijders. Wat er sinds de eerste motorfietsen ook veranderde, dit bleef al die decennia hetzelfde. Dus waarom zou dat nu anders worden?

Zo is de MAG in de afgelopen kleine veertig jaar ook niet veranderd. Niet in de kern van wat we doen. Kijk maar in dit nummer. Lees over onze aanpak in Amerongen, over Zuiderdijk-winst nummer drie, over onze bezwaren en acties tegen de motor- apk, over de zandwegen in Groningen. Dank voor je bijdrage aan alles wat we al zolang doen, en wat we nog jaren blijven doen. Kwestie van motorgevoel!

Hans-Martin Don
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl



2026 SUZUKI GSX-8S

RIJPLEZIER OPNIEUW UITGEVONDEN

Leverbaar vanaf € 9.499,-

TOT
10
JAAR
GARANTIE

10 JAAR
PECHHULP

MADE · IN · JAPAN
日本製



Ontdek de vernieuwde testwinnaar nu bij jouw Suzuki-dealer

De vernieuwde GSX-8S leverbaar vanaf € 9.499,-
incl. vernieuwde LED knipperlichten, nieuwe kleuren
en 10 jaar Garantie incl. 10 jaar pechhulp.

 **SUZUKI**
serious about fun

ZANDWEGEN IN GRONINGEN DICHT?



Hugo Pinksterboer

Dit willen we in Groningen ook kunnen blijven doen.

In november 2023 openbaarde de gemeente Groningen plannen voor het zandwegennetwerk ten zuiden van de stad. Gemotoriseerd verkeer moest er ontmoedigd worden. Na een lange stilte laait het vuur weer op. Wij zijn er als de kippen bij.

Vera de Bruijn

De plannen van de gemeente ont-aardden al snel in een politieke soap. Terwijl partijen elkaar nog niet in de haren vlogen in de discussie over afsluitingen versus toegankelijkheid, bleef één ding uit: een serieus gesprek met motorrijders. Uitnodigingen van onze kant werden genegeerd en voornemens tot overleg strandden. En toen bleef het stil, tot eind vorig jaar.

Gorecht 30

In december publiceerde Groningen een verkeersbesluit: het hele zandwegennetwerk in de Gorecht, zoals het gebied heet, wordt een 30km-zone. Wie goed leest, ziet echter dat dit 'op milieu

en verkeersveiligheid' gerichte besluit een opmaat is naar een geslotenverklaring voor auto's en motoren.

Waarom niet?

We vatten onze bezwaren heel kort samen:

- De gemeente vaart blind op enkele subjectieve klachten van aanwonenden. Er is geen enkel onderzoek gedaan naar eventuele (geluids)overlast, feitelijke verkeersonveiligheid of de ecologische effecten van de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer. Het negatieve advies van de politie is simpelweg terzijde geschoven.
- Op zandwegen kan 30 km/u voor motorrijders tot problemen leiden: om te voorkomen dat je op rechte stukken valt, moet je – beheerst – gas geven. Zo wordt je voorwiel lichter en graaft dat zich niet in, terwijl je achterwiel meer tractie krijgt. Dat vereist geen hoge, maar soms wel iets hogere snelheden.
- Vrijwel niemand rijdt er harder dan 30, omdat de wegen nauwelijks hogere snelheden toelaten. Dus waarom een formeel verbod, anders dan om de weg vrij te maken voor verdere afsluitingen?

Sterk

Juridisch staan we sterk, bij ons verzet: vorig jaar vernietigde de rechter een

verkeersbesluit waarin een deel van de Zierendeweg in Zuid-Holland voor gemotoriseerd verkeer afgesloten werd. Reden was dat de wegbeheerder de ecologische effecten van dat verkeer niet had onderzocht.

Bezwaar

In Groningen geldt ook dat er geen objectieve gronden voor het verkeersbesluit zijn en dat de maatregel disproportioneel is. De zandwegen zijn onderdeel van de Trans Euro Trail (TET), het Europese netwerk voor offroadrijders. De vrijheid van dit verkeer kan en mag zonder onderbouwing niet opgeofferd worden.

Vertrouwen

Interessant is dat bewoners bovendien stellen dat de gemeente Groningen geen ervaring heeft in het onderhouden van de zandwegen, een taak die eerder door de Groningse gemeente Haren werd uitgevoerd. Toepassing van een verkeerd soort zand zou bij droog weer overlast door verstuivingen en bij regenval gaten in de weg veroorzaken. Daarnaast is het aantal klachten over overlast door motoren uiterst beperkt, en dan gaat het meestal om niet-gekentekende crossmotoren die hier helemaal niet mogen rijden. We zien deze zaak dus vol vertrouwen tegemoet. ■

HELMVEILIGHEID

Bart Groothuijze - Castodian



Natuurlijk draag jij een nieuw aangeschafte, goedgekeurde en minder dan zeven jaar oude, perfect passende, schone en goed zichtbare helm met een krasvrij vizier. Toch? Toch ziet Bart Groothuijze dat vaak anders. En daar wil hij wat aan doen. Te beginnen in Nederland, en dan de wereld rond. "Er is nog zo veel te winnen."

Hugo Pinksterboer

Op zijn zestiende ging havo-schouler Bart als bijbaantje aan de slag bij Termaat Motoren in Nijmegen. Hij zou er tot na zijn latere hbo blijven werken. "Met motoren had ik eigenlijk niks. Ik reed ook geen brommer. Maar de helmencollectie in die winkel vond ik al vanaf dag één fascinerend. Vraag me niet waarom. Ik weet alleen dat die fascinatie altijd gebleven is." Al snel ontwikkelde Bart zich tot de helmspecialist van de zaak. Van afstand kon hij al zien welk merk, welk model en welke maat er het best op een hoofd paste. "En wat er niet paste, dat maakte ik pas. Het gebeurde vrijwel nooit dat dat niet lukte."

Hoofdoorzaak

Die helmen bleven altijd kriebelen, figuurlijk. Motorrijden moest veiliger kunnen. "Ik ontdekte dat 28,5% van alle verkeersdoden op een brommer of motor reed, en dat minstens driekwart van die mensen aan hoofdletsel overlijdt. Dat komt voor een groot deel op het conto van de landen waar een helm niet of niet serieus verplicht is, maar ook in de 44 landen met een echte helmplicht zijn verwondingen aan het hoofd een belangrijke doodsoorzaak. Dat zit 'm dan bijvoorbeeld in het dragen van een niet goed passende, te oude of beschadigde helm."

Vijf nieuwe helmen

Met zijn in 2021 opgerichte stichting Castodian, een naam die staat voor de helm als beschermengel, stelde Bart een lijst op met de zeven factoren van helmveiligheid. "Vrijwel alle motorrijders die ik spreek denken dat ze met hun helm aan al die punten voldoen. Dat had ik zelf ook wel verwacht. Maar 'assumption is the mother of all fuck-ups': je moet nooit zomaar dingen aannemen. Ik gaf laatst weer 's een lezing voor een motorclub. Van de vijftig aanwezigen kochten

er vijf binnen een week een nieuwe helm; twee vervingen hun vizier. En dat zijn na zo'n lezing geen ongebruikelijke aantallen, weet ik inmiddels."

Bart Groothuijze: "Er is nog zo veel te winnen."

Certificering

Factor 1 van de 7 Castodian-factoren is dat je helm een ECE 22.05 of liever nog de nieuwere ECE 22.06 certificering heeft. "Die afkortingen kom je ook wel

op helmen tegen waarvan je wel kan raden dat ze aan geen enkele voorwaarde voldoen. De kans dat je voor het dragen van zo'n helm bekeurd wordt is minimaal, maar de vraag is wat er gebeurt als je onderuit gaat." Van de Amerikaanse DOT-certificering is Bart niet onder de indruk. En een helm van Ali Express of Temu? "Niet doen, natuurlijk. Ook niet als er Arai, Shoei of een andere bekende merknaam op staat. Je koopt gegarandeerd namaak."

Schadevrij

"Ik heb meer dan eens motorrijders horen zeggen dat ze wel gevallen waren maar met hun hoofd de grond niet geraakt hadden. En die krassen dan? 'Eh, oh ja...' Iets anders: weet je wat er met de binnenschaal van je helm gebeurt als je 'm op je tank legt? Polystyreen kan echt slecht tegen de benzinedampen uit het ontluichtingsgaatje. En een gekrast vizier is vooral link in het donker, bij regen en zeker bij een nachtelijke bui."

Leeftijd

Als richtlijn houdt Castodian aan dat je je helm elke zeven jaar vervangt. "Het binnenwerk kan voor die tijd al voor



Barts helm

Wat voor helm draagt Bart zelf op de motor? "Dat komt nog", grinnikt hij. "Bij Termaat lag de werkplaats een paar honderd meter bij de winkel vandaan. Als jongste medewerker was het vaak aan mij om de motoren heen en weer te rijden. Duwend, want ik had geen rijbewijs. Dus stapte ik er buiten het zicht van de winkel toch op, natuurlijk. Dat ging meestal goed, maar een paar keer helemaal niet." Een schaterlach volgt. "Ik kreeg toen het dringende advies om me nooit per motor in het verkeer te begeven. Maar dit jaar ga ik met rijlessen beginnen. Het moet er toch een keer van komen."



MAG media

Alleen veilig met P/J-homologatie



MAG media

Beter zichtbaar met reflecterende stickers



Pixabay

De beste plek voor zo'n pothelm...

ongewenste ruimte tussen je helm en je hoofd zorgen, maar dat is aan te passen. De belangrijkste veroudering zit 'm in de polystyreen binnenschaal. Wie weet hebben we daar straks goed nieuws over: dat piepschuim van nu is beter dan dat van jaren terug, en kan mogelijk veel langer mee. Een expert gaat ons daar binnenkort alles over vertellen. Bovendien worden alternatieven voor polystyreen steeds interessanter.”

Pasvorm

“Koop je helm alsjeblieft niet online, maar bij een fysieke winkel en laat je daar adviseren. Serieus. Een helm die niet goed aansluit kan levensgevaarlijk zijn. Een helm waar je last van hebt ook: als hij na een tijdje pijn gaat doen, leidt dat je makkelijk af. Daarom kan je vrijwel elke helm bij ons pas laten maken.

Dat doen we bijvoorbeeld door de binnenschaal te bewerken. Dan verspeel je wel je garantie, maar je rijdt pijnloos. En natuurlijk houden we alle veiligheidsmarges aan.”

Zichtbaarheid

Van gele en oranje helmen is Bart geen voorstander: “Die kleuren vervagen vaak, en ze reflecteren niet. Gebruik liever reflectiestickers, liefst van een materiaal dat licht vanuit elke hoek reflecteert. Nee, mooi zijn ze niet per se, maar we zijn met 3M in gesprek over transparant reflectiemateriaal. Daar zitten nog wel wat haken en ogen aan, hoor...”

Schoon en goed

Voor je directe veiligheid zorg je in elk geval voor een schoon vizier met een

Pinlock: dat is het belangrijkste element van factor 6. “Factor 7 is dat je je helm draagt zoals hij bedoeld is. Dat klinkt logisch, maar er zijn nog altijd systeemhelmen in omloop die alleen een P- en geen J-homologatie hebben: dan mag je hem dus niet als jethelm dragen, met het kinstuk omhoog.”

Serieus

Bart zet zich met Castodian al jaren in voor veiligere helmen en beter helmgebruik. “Niemand lijkt zich hier serieus zorgen over te maken. Dealers en importeurs kijken vooral naar marges en verkoopcijfers, de innovatiemanager van een groot verzekeringsbedrijf liet me weten dat veiligheid hem niet boeide en dat hij vooral meer polissen wilde verkopen, en de overheid is vooral met zichzelf bezig.” En motorrijders zelf? “We hebben een extreem klein, in de helm in te bouwen systeem ontwikkeld dat bij een crash contact legt met een alarmcentrale en je positie en andere data doorgeeft. Daar heb je als motorrijder meer aan dan aan een eCall op je stuur, zeker als je motorfiets zoals gebruikelijk niet ligt waar jij ligt. Bij onderzoek bleek dat motorrijders wel geïnteresseerd waren in de data die dat kastje verzamelde, van hellingshoek tot acceleratie en remvertraging, maar die automatische alarmfunctie die zomaar je leven kan redden? Niet echt. Maar ik laat dit plan niet los. Geloof me.” ■

Gratis hoofd-/helmcheck!

Bij Castodian kan je terecht om je helm op maat te laten maken. De kosten? Een donatie van 50 euro aan de stichting. Voor € 19,50 kan je een uitgebreide helm-/hoofdcheck laten doen. Fijne aanbieding: op de motorbeurs Utrecht is deze check gratis. Je vindt Castodian op de stand van de MAG. Neem je helm mee!

Boodschap

Plan is beslist om deze checks, maat-aanpassingen en andere services door het hele land te gaan aanbieden, maar voorlopig richt Bart zich met zijn stichting nog op het uitdragen van zijn boodschap op events, beurzen, bij clubs en geïnteresseerde dealers. Interesse? Castodian.org.

RIDERS

GRATIS NAAR



MOTOR BEURS UTRECHT

WORD NU LID

WWW.RIDERS.NU/LID-WORDEN

TERMAAT MOTOREN

Yamaha exclusief dealer  **YAMAHA**

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

motorleding | helmen | laarzen | handschoenen

HEEL VEEL KORTING !!

op uitlopende collecties

ga naar www.termaatmotoren.nl en klik op

OUTLET

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



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

Boschebaan 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



MAG GIVE-AWAY

Cor Glas wint Innovv Third Eye dodehoekdetectie

Vanuit zijn auto kende Cor Glas de voordelen van dodehoekdetectie al. Toen hij in MAGazine 195 het artikel over The Third Eye en de give-away tegenkwam, reageerde hij meteen. "Fijn voor op de snelweg, vooral. En ik rijd regelmatig door de Wijkertunnel, waar ik nogal eens verrast wordt door inhaalacties van auto's zonder licht. Donkere auto's, meestal... Ook dan is dodehoekdetectie een veilig idee." Op zijn Triumph Trophy rijdt hij vooral tourritten. "Met een club of met vrienden van werk, even ergens een patatje gaan halen, en ik rij ook veel tochten van Promotor." De Triumph kwam er omdat zijn BMW-dealer Bruurs naar het Engelse merk switchte. "Ik had zoveel vertrouwen in die zaak, dat ik uiteindelijk ook overstapte." Nu de Trophy binnenkort aan een beurt toe is, kunnen ze het door Innovv en 4 Bikes and Bikers ter beschikking gestelde systeem er daar meteen opzetten. "Handig toch?"





OUDE BANDEN: WAAR LAAT JE ZE?

Het vervolg

In MAGazine 171 schreven we dat oude motorbanden niet bij elke milieustraat welkom zijn. Autobanden wel. Daar is een officiële regeling voor. We lieten het er niet bij zitten. Na veel gepuzzel weten we eindelijk hoe het zit. Die milieustraten moeten ook onze banden gewoon aannemen.

Hugo Pinksterboer

Voor autobanden geldt een uitgebreide producentenverantwoordelijkheid (UPV). Dat houdt in dat de producenten de inzameling en verwerking van autobanden moeten organiseren en vergoeden. Die kosten, op dit moment € 1,70 per band, worden al dan niet geheel doorberekend in de verkoopprijs. Ook voor elektrische apparatuur, auto's en andere producten geldt zo'n UPV. Voor motorbanden en banden van fietsen en andere voertuigen niet.

Foutje

Medewerkers van milieustraten hebben een handleiding waarin precies staat wat ze wel en niet mogen aannemen en wat er in welke bak moet. In de enige milieustraatbak voor banden mogen alleen autobanden. Logisch dat daar een aparte bak voor is, want de inhoud van die bak wordt opgehaald en verwerkt op kosten van de

autobandenproducenten. Dat andere banden geweigerd worden is dus ook logisch, als je de handleiding naar de letter volgt. Probleem is alleen dat die handleiding niet correct is, zoals we met medewerking van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en het Ministerie van I en W ontdekten.

Ook motorbanden

In artikel 4.623 van het Besluit activiteiten leefomgeving stelt de rijksoverheid namelijk glashelder dat milieustraten 'banden van voertuigen' moeten innemen. Dat geldt dus ook voor motorbanden, fietsbanden, kartbanden enzovoort. Er wordt vast nog heel wat rubber versleten voordat er een nieuwe handleiding is en alle milieustraten ingelicht en op die andere banden ingericht zijn. Maar als je met je motorbanden geweigerd wordt kan je de medewerkers natuurlijk al wel op het hierboven genoemde artikel 4.623 wijzen. Alter-

natief, zoals we eerder al noemden: breng je banden naar een motorwerkplaats, waar ze je hooguit een paar euro vragen voor een bijdrage in de kosten die zij moeten betalen aan het bedrijf dat hun oude rubber ophaalt. Dan weet je 100% zeker dat ze op de juiste wijze verwerkt worden. ■

Anders?

We hoorden ook het verhaal van een motorrijder die te horen kreeg dat hij zijn banden niet mocht achterlaten omdat ze een andere samenstelling zouden hebben dan autobanden. Dat leek ons onwaarschijnlijk, maar we weten dingen graag zeker. We namen contact op met Roy Bakker van Siba Autobanden, een bedrijf dat gebruikte auto- en andere banden ophaalt en verwerkt. Ons vermoeden werd bevestigd: auto- en motorbanden verschillen in samenstelling niet wezenlijk van elkaar, en ze worden dan ook op dezelfde manier tot zogenaamde shreds (kleine deeltjes) verwerkt. Van het daaruit gewonnen rubbergranulaat worden onder meer rubbertegels voor onder speeltoestellen gemaakt, en het materiaal wordt toegepast in ZOAB (zeer open asfaltbeton). Het staal wordt opnieuw gebruikt als grondstof. Zo krijgen je banden een tweede leven. Mooi toch?



NEE TEGEN MOTOR-APK

Maar waarom?

In december stuurde de MAG een persbericht uit: we zouden in april massaal naar Brussel rijden om tegen de voorgenoemen verplichte motorkeuring te protesteren. Maar waarom is de MAG zo stellig tégen die keuring?

Vera de Bruijn

Als we dit schrijven, is het nog niet zeker of de Europese plannen voor een verplichte motor-apk al definitief afgeblazen zijn (zie kader). De daarin genoemde uitspraak van de Europese Transportraad was mogelijk al voldoende, maar we wilden niet alleen daar op varen. Dus stuurden we onder meer een Position Paper over ons standpunt naar de leden van het Europees Parlement. De volledige tekst vind je via www.motorrijdersactiegroep.nl/mag-standpunten. Onze belangrijkste inhoudelijke argumenten lees je hieronder.

Technische mankementen zelden oorzaak

Voorstanders van een motor-apk stellen vaak dat zo'n keuring motorrijden veiliger zou maken. Maar is dat zo? We zeiden het al vaker: technische mankementen spelen volgens onderzoek in slechts 0,3% tot maximaal 1% van de

motorongevallen een rol. Daarbij tellen ook een lege tank of het niet hebben van ABS als 'technisch mankement.' Natuurlijk weten wij dat motorrijders soms te lang wachten met het vervangen van hun banden, remblokken en andere kritische slijtage-onderdelen, maar moet je daarom alle motorrijders verplicht naar een vaak onzinnige keuring sturen? Voor auto's geldt al jaren een apk-plicht. Ooit geteld hoeveel auto's er desondanks met defecte of slecht afgestelde verlichting rijden? Natuurlijk kan motorrijden veiliger, maar dan is het beter om te werken aan infrastructurele oplossingen, voertuigbeheersing (ken je beperkingen en je mogelijkheden) en bewustwording (motorrijders, houd afstand; automobilisten, let op motorrijders).

Motorrijden veiliger

Goed nieuws: motorrijden wérd al

veiliger, onder meer door het in 2018 ingevoerde landelijke Actieplan Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders (AVVM). Even wat cijfers: in de periode 1996-2005 vielen er per jaar gemiddeld 91 motordoden. In de periode 2015-2024 waren dat er 48. Nog altijd teveel, maar het ging wel om een daling van van 47% bij een sterk gestegen aantal motorrijders.

Andere pijp

Een apk voor motoren wordt vaak bepleit door mensen die over motorgeluid klagen. Zou zo'n keuring op dat punt effectief zijn? Eh, nee. Motorrijders die serieus herrie willen maken, hebben er geen enkele moeite mee om hun herriepijp de dag voor de keuring door een standaardpijp te vervangen. Voor het handjevol mensen dat het daarna terugzetten van hun open uitlaat teveel gedoe vindt, moet je geen 600.000 mo-



NAAR BRUSSEL?

In protest tegen de voorgenoemde motor-*apk* trok de MAG in 2012 naar Brussel, waar uiteindelijk rond de vijfduizend motorrijders aanwezig waren. Die rit wilden we herhalen omdat de Europese Commissie (EC) de motor-*apk* voor alle lidstaten verplicht wilde maken. De huidige uitzonderingsmogelijkheid op die verplichting, waar Nederland, Ierland, Finland en Portugal gebruik van maken, zou komen te vervallen. Eind december sprak de Europese Transportraad zich uit tegen de plannen van de EC. 'De motor-*apk* gaat niet door', juichten de motormedia collectief – maar dat is niet helemaal zeker: er moet nog over gestemd worden. Wel is de kans dat de EC z'n zin krijgt heel klein geworden. Ons plan voor massale rit ging dus de koelkast in. Als we nog gaan, gaan we in kleiner gezelschap. Op het moment dat dit blad naar de drukker ging, stond nog niets vast.

Op de hoogte blijven?

Volg de gratis MAG-nieuwsbrief, kijk op [www.MAG-*apk*protest.nl](http://www.MAG-<i>apk</i>protest.nl) of scan de QR-code.



Tanja Nijhof

torrijders naar een keuring sturen. Los daarvan: ondanks de auto-*apk* neemt het aantal auto's met een prettipp hoorbaar toe.

Minder motoren, minder kilometers

Auto's worden bij een *apk* allang niet meer alleen op veiligheid, maar ook op emissie gekeurd. Bij motoren wordt dat lastig. Anders dan bij auto's is de emissie van motorfietsen nooit in het kentekenregister vastgelegd. Dan zou je bij een keuring kunnen kijken of de emissie niet hoger ligt dan de euronorm voor die specifieke motorfiets – maar ook die lang niet altijd eenduidig per motorfiets vast te stellen euronorm staat niet in het kentekenregister. Belangrijker is echter dat de totale uitstoot van motorfietsen maar een fractie is van wat auto's uitstoten: er zijn immers veel minder motorfiets-

sen en daar worden gemiddeld veel minder kilometers mee gereden. Enige meetbare winst is op dat punt dus niet te boeken.

Tijd en geld

Een *apk* kost tijd en geld. Om te beginnen natuurlijk voor motorrijders, zeker als er gekozen zou worden voor uitvoering door aparte keuringsstations in plaats van door de eigen garage. Zulke stations liggen vaak verder weg, dus je moet er al snel een halve dag of meer vrij voor nemen. Bovendien mogen zulke keuringsstations geen reparaties verrichten. Stellen ze vast dat je remblokken niet aan de norm voldoen, dan moet je drie afspraken maken: voor de eerste keuring, voor de reparatie bij je garage en dan voor de herkeuring. Tel uit je winst. Zou je een motor-*apk* bij je eigen garage mogen doen, dan hangt die garage voor een investering

van pakweg een halve ton, nog los van het feit dat bijna elke garage klaagt over een gebrek aan monteurs.

En elders

We hebben de Europarlementariërs natuurlijk ook meegegeven dat de in 2023 in Vlaanderen ingevoerde verplichte verkoopkeuring van gebruikte motoren dit jaar alweer afgeschaft wordt, dat ook Portugal stopte met een eerder ingevoerde keuring, dat de motor-*apk* in Frankrijk nog altijd geboycot wordt en dat de Spaanse cijfers die de EC als argument voor een motor-*apk* aanvoerde verre van representatief zijn. Zou dat allemaal nog niet genoeg zijn en zou de in het kader genoemde Transportraad niet serieus genomen worden, dan gaan we natuurlijk alsnog naar Brussel. Niet zo massaal als in 2012, maar met voldoende mensen om onze standpunten te onderstrepen. ■

Paul de Wit Motoren VOORJAARSACTIE*

*Actieperiode 1 februari – 1 juni 2026

GRATIS VOORJAARSCHECK ter waarde van € 45,00

Was je alweer aan het rijden of wachtte je nog even op écht mooi weer? Altijd goed om je motor even op de essentiële punten na te lopen. Dat doen we graag voor je. Gratis en voor niks, klaar terwijl je wacht. We checken:

- bandenspanning en -profiel
- kettingspanning en slijtage
- remmen
- verlichting
- vloeistoffen
- vering
- en je accu



Bel, mail of kijk op de site voor een afspraak. Tot gauw!



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

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



WILBERS
Racing Suspension

PFC
BRAKES

WIK
SUSPENSION

De juiste instelling

Ga voor de gratis suspension-check
naar: www.hksuspension.nl

brembo **OHLINS**

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

Doneren MAG.



www.motorrijdersactiegroep.nl

HYPERPRO Suspension Technology

Comfort and Safety

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

STREETBOX!
progressieve voorveerset
+ emulsieschokdemper

WWW.HYPERPRO.COM

COMBI KIT
progressieve voorveerset
+ achterveer
(niet afgebeeld)



QUALIFIED SERVICE DEALERS:

Van Harten (BMW)
Amersfoort 033-4615077

Moto Hippo
Hippolytushoef 0227-591639

MCR
Roosendaal 0165-559926

Premium motors
Apeldoorn 055-3602034

Het Motorhuis
Langezwaag 0513-689180

Pols motoren
Waalwijk 0416-332749

Hyperpro Alphen
Alphen a/d Rijn 0172-417171

Quispel motoren
Deurne 0493-319440

Van Meel motoren
Made 0162-427617

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

Het is koud, nat en donker. Het stormt en er komen natte klodders sneeuw omlaag. Mijn verstralers prikken verwijtend in de witte smurrie. Het is kwart voor elf, als in 22.45 uur. Ik ben moe en helemaal alleen onderweg en op twintig minuten van huis. En ik moet enorm plassen. Het water staat me tot de lippen, maar voordat ik in deze ellende achter vijf lagen textiel mijn kouwelijke onderduiker heb gevonden? Ik moet er niet aan denken en geef wat meer gas.

Er staat iemand met een lantaarn te zwaaien. Om de onzinnigheid van het systeem te bewijzen staat er om 22.45 in een natte sneeuwstorm een compleet uitgerust alcohol- en papierencontroleteam. De agente meldt me op beschuldigende toon dat ik in elk geval te hard reed. Mijn papieren, daar kan ik makkelijk bij. Ik geef haar mijn portefeuille en roep over mijn schouder: "Natuurlijk ging ik te hard. Ik moet enorm piesen! Zo terug!"

Het duurt even voordat alles weer prettig opgeborgen is. De wetsdienaars zitten met z'n allen in hun busje met dubbel beslagen ramen. De zijdeur staat open. Door mijn unieke, super-size me-formaat vanwege mijn door

m'n Difi thermo-overall afgetopte vijflaagsverschijning is er geen kans dat ik erbij kan. Ik blijf dus wat gebogen naast het busje staan. De agente merkt op dat mijn plaspauze wel erg lang duurde. Ze is nog steeds bezig. "Vijf lagen kleding doorploeteren en dan met koude vingers een achteruitkruipende vluchteling te pakken zien te krijgen is moeilijk hoor", zeg ik. "Als u dat sneller had gekund, had u even mee moeten lopen. Volgens mij heeft u ook minder koude vingers."

De agente wordt assertief. Een wat oudere, mannelijke collega geeft me mijn portefeuille terug en vraagt vriendelijk waarom ik met dit rotweer op de motor onderweg ben. "Had je een weddenschap of zo? Een bevalling? Ruzie thuis?" Ik wijs naar buiten. "Nee hoor. Niks aan de hand. Het werd wat later dan ik dacht. Dat ding daarbuiten is gewoon mijn auto. Handig met files enzo." De agent trekt een borstelige wenkbrauw op en zegt: "Met dit weer sta ik dan liever in de file."

De agente meldt dat de in het scenario voorgeschreven blaastest nog niet heeft plaatsgevonden. De oudere agent vraagt me vriendelijk: "Heeft u gedronken?" "Nog

niet," antwoord ik even vriendelijk, "maar als u nu een borrel voor me heeft dan graag." "Dat moesten we maar niet doen. Gaat u maar. Doe voorzichtig en een goede reis." De agente corrigeert hem: "Maar deze meneer reed te hard en hij heeft nog niet geblazen."

De opperwachtmeester kijkt zijn pup vaderlijk aan. "Een motorrijder die met dit weer onderweg is, is of heel dom of erg ervaren. En als deze heel dom was geweest, had hij zich al veel eerder doodgereden. Hij heeft dus niet gedronken en hij reed alleen te hard omdat hij een plas moest doen." Ik zet mijn helm op en doe mijn handschoenen aan. Als afscheid druk ik nog even op mijn claxonknop. De dubbele Stebel Nautilus hoorns geven hun hoogst illegale loei van 142 dB. Mooi. Naar huis. ■

DolfPeeters

Vroeger hadden we nog winters





**De #1 podcast voor motorrijders
en motorliefhebbers!**



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



**Iedere aflevering een
inspirerend motorverhaal**



JA, ik sluit me aan bij de MAG!

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

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!**



TESLA IN JE SPIEGEL? WEGWEZEN!



MAG media

In het donker net een auto in de verte...

Er komt een nieuwe generatie Tesla's deze kant op. Omdat auto's van dit merk in de VS naar verluid al bij vijf dodelijke ongelukken met motorrijders betrokken waren, hebben we de RDW gevraagd extra alert te zijn.

Hugo Pinksterboer

Toen de eerste geluiden over zelfrijdende auto's en ingebouwde detectiesystemen bij ons binnenkwamen, stapten we in gezelschap van KNMV en FEMA naar de RDW. We wilden zeker weten dat die systemen motorrijders niet over het hoofd zouden zien. Drie jaar terug nam de MAG opnieuw contact op met de RDW: Tesla's zouden in de VS inmiddels aan drie motorrijders het leven gekost hebben.

We vernamen het nieuws over de eerste twee slachtoffers via het YouTube-kanaal van Fortnite. Scan de QR-code bij dit artikel voor de bewuste post. Kluftringer stelt hierin dat Tesla's zo riskant zijn voor motorrijders omdat ze – anders dan andere auto's met vergaande rijhulpsystemen – alleen met camera's en niet met radar of lidar zijn uitgerust. Zijn

verklaring: de camera's zagen de dubbele achterlichten van een vlak voor zo'n auto rijdende cruiser in het donker mogelijk aan voor de achterlichten van een veel verder weg rijdende auto.

Een met radar of lidar (een met laser werkende variant op radar) uitgeruste auto zou die fout niet maken: deze systemen hadden die van achteren benaderde motorfiets wél waargenomen. Waarom heeft Tesla dan geen radar of lidar aan boord? De YouTube-post toont een X-citaat van Elon Musk: "Als radar- en camerawaarneming van elkaar verschillen, welke van de twee ga je dan geloven? Zicht is veel nauwkeuriger, dus is het beter om daar op in te zetten dan op het gebruik van sensorfusie (het gebruik van camera's én radar of lidar, red.)." Maar die overtuiging heeft wel consequen-

ties, als we Kluftringer moeten geloven. Volgens Fuelarc.com vielen er sinds 2022 inmiddels vijf of zelfs meer motordoden, voor zover bekend allemaal door Tesla's aangereden. Saillant detail: volgens deze site zou het merk hierin geheel alleen staan. Ook de National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) heeft zich over de zaak gebogen.

In een met de RDW opgestelde planning zal Tesla naar verwachting in februari 2026 kunnen aantonen dat het door hen ontwikkelde Full Self Driving Supervised-systeem aan de vereisten voldoet. Met dit systeem uitgeruste auto's zouden hier dan de weg op kunnen. Nadat de RDW op vragen rond de hierboven genoemde ongevallen geen bevredigend antwoord gaf, hebben we de dienst met klem gevraagd om speciaal bij radarloze auto's extra alert te zijn op de waarneming van motorfietsen en dan vooral ook in het donker en vanaf de achterkant. ■



FortNine over Tesla



Fuelarc over Tesla

A close-up photograph of a person's ear. The ear is the central focus, showing the ear canal and the earlobe. A black earplug is inserted into the ear canal. A gold-colored, textured earplug is attached to the earlobe. The background is a soft, out-of-focus skin tone.

CRESCENDO MOTO PRO GEHOORBESCHERMING

In eerdere nummers schreven we uitgebreid over op maat gemaakte gehoorbescherming. Maar er is meer, natuurlijk. We maakten uitgebreid kennis met de universele Crescendo Moto Pro oordoppen. Bekend model, met die drie lamellen, maar toch anders dan de rest.

*Tekst: Hugo Pinksterboer
Beeld: MAG media*

Op een motorbeurs in het afgelopen jaar nam ik zo'n setje lamellen-doppen ook al eens mee, van een ander merk. One size fits all, werd me daarbij beloofd. Dat leek me onwaarschijnlijk, maar ik wil altijd alles zeker weten. Dus deed ik ze in voor een anderhalf uur durende snelwegrit. Na koud vijf minuten binnendoor wist ik genoeg. Wat een herrie. One size does NOT fit all, dus. Niet zo gek, als je je bedenkt dat Crescendo dit type oordoppen in vier maten aanbiedt. Daarbij zijn de lamellen van de XL (8-14 mm) bijna anderhalf keer zo groot als die van de S (5-10mm), en dat scheelt dus een serieuze slok op een borrel. Bovendien zijn de grotere maten ook een stuk langer, zoals je op de foto op deze pagina ziet.

M, L en meer

Als je een setje Moto Pro-oordoppen koopt, krijg je ze in de maten M en L. "Voor 85% van de mensen is een van die twee de goede maat", stelt Cezar Barbu, ons contact bij de firma. "Vaak passen ze allebei, maar sluit de L net iets beter af of voelt de M net iets comfortabeler. Omdat oordoppen alleen maar effect hebben als de lamellen je gehoorgang echt goed afsluiten, adviseren we altijd om met de L te beginnen. Als die meteen of na een tijdje teveel druk geeft, dan switch je naar de M." Is de M (6-11 mm) voor jou nog te groot of de L (7-12 mm) te klein, dan neem je contact op met de Delftse fabrikant en krijg je een S of een XL gratis in huis.

Medisch

Voor de Crescendo-oordoppen wordt medisch thermoplast elastomeer (TPE) gebruikt. Cezar Barbu: "Dat voorkomt de jeuk, irritaties en allergische reacties die je bij andere oordoppen kan ervaren, zeker als je ze langere periodes draagt." Oorzaak daarvan zijn de gebruikte weekmakers, die je bij Crescendo dus niet tegenkomt.

Filter hoofdzaak

Effectieve gehoorbescherming vereist niet alleen een perfecte aansluiting van de oordop op de gehoorgang, maar ook een goed filter (zie ook de kadertekst Test, test, test). Zo'n filter dempt schadelijke frequenties terwijl het de frequenties doorlaat die nodig zijn om

spraak te verstaan en ander verkeer en alarmsignalen op te pikken.

Groot

Gehoorbeschermers met filters sluiten je gehoorgang dus niet helemaal af. Dat heeft nog meer voordelen: je hebt met je oordoppen in niet meteen het gevoel dat je onder water zit, en omdat ze 'ademen' raakt ook de vocht- en temperatuurbalans in je oor niet in de war. De Crescendo-filters die ook in de Moto Pro-oordoppen gebruikt worden hebben een relatief groot oppervlak. Dat draagt bij aan een minimale vervorming van de geluiden die je wél wilt horen, en je blijft – voor zover je helm dat toelaat – ook horen waar ze vandaan komen.

TEST, TEST, TEST

Crescendo gehoorbescherming is een product van de Dynamic Ear Company, die in 2007 startte met de productie van filters voor gehoorbescherming. Op dit moment levert het Delftse bedrijf naast complete gehoorbeschermers ook achttien soorten, in eigen huis ontwikkelde en geproduceerde filters voor verschillende toepassingen en fabrikanten. Elk filter wordt voor assemblage getest. "Arbeidsintensief maar essentieel", aldus Cezar Barbu. Op de R&D-afdeling van het Delftse bedrijf werken vijf mensen. De Dynamic Ear Company levert ook complete oordoppen aan derden, zoals Kawasaki, Pinlock en Acerbis.



M, L en S: dat scheelt een serieuze slok op een borrel.



Geleverd in twee maten met twee filters en étui

Twee

Bij je twee paar Moto Pro-oordoppen krijg je ook twee sets filters. Het oranje setje, de Touring-filters, biedt een gemiddelde demping (SNR) van 16 dB. De rode Moto Pro Sports-filters zitten met 24 dB een heel stuk hoger. Ons advies is om je van die namen Touring en Sports vooral niets aan te trekken. We kennen toermachines die bij 80 km/u aanzienlijk meer herrie op je oren leveren dan sommige sportmachines bij 120. Mooi is dat je op deze manier de keuze hebt. Dat tweede setje filters verhoogt de prijs wel iets, maar niet veel. De complete set met doppen in M en L, Touring- en Sports-filters en een étuitje kost € 29,95. Let op: de set wordt online ook voor een tientje meer aangeboden.



Geleverd met oranje (16 dB) en rode (24 dB) filters

Proef op de som

Gehoordempers testen is niet zo lastig. Ze werken of ze werken niet. De otoplastieken die ik inmiddels anderhalf jaar en 30.000 kilometer draag, vormen daarbij een fijne nullijn. Met de rode filters werkten de XL-oordoppen even goed. Op het gehoor, voeg ik daar aan toe, letterlijk en figuurlijk. Kleine verschillen zijn zonder windtunnel aan huis niet vast te stellen: iets meer of minder tegenwind maakt al snel een groter verschil dan een filter dat een paar dB meer of minder dempt.

Het verschil tussen de eenvoudig te wisselen rode en oranje filters was wél hoorbaar. Ik houd het op mijn GSA bij mijn gebruikelijke snelwegritten bij rood, maar op de 2025 Indian Roadmaster waar ik eind vorig jaar twee weken op reed was oranje ruim voldoende, met de ruit in de hoogste stand. Over kleuren gesproken: het zwart van de hier besproken lamellendoppen maakt ze lastig vindbaar als je ze laat vallen. Toch is dat de standaardkleur, terwijl de fabrikant dezelfde doppen ook in rood, het aan Kawasaki geleverde groen en andere kleuren maakt. Crescendo neemt de suggestie mee.

Maatje groter

Ik had zelf eigenlijk altijd slechte ervaringen met lamellendoppen. Hoe dat kwam? Slechte voorlichting van de leveranciers met one-size fits all-claims. Dat doet Crescendo dus beter: een L was me te klein. Ik moest gewoon een maatje groter hebben. Net zo belangrijk als de goede maat is dat je de doppen goed inbrengt. Het animatiefilmpje waar de Crescendo-verpakking met een qr-code naar verwijst is glashelder. Doe er je voordeel mee. Slot-tip: licht bevochtigen met wat speeksel kan het plaatsen van lamellendoppen soms net wat makkelijker maken. ■



OP MAAT OF UNIVERSEEL

Wat is het belangrijkste verschil tussen oordoppen zoals die van Crescendo en veel duurdere, op maat gemaakte otoplastieken van merken als Alpine en Noizez? "De kracht van otoplastieken is ook hun zwakte", stelt Cezar Barbdu, fabrikant van Crescendo. "De passing is perfect, maar dat luistert wel heel nauw. Als je helm iets teveel tegen je oor drukt, kan dat al voor lekkage zorgen. Een oordop met zachte lamellen past zich op zulke situaties aan." Ook kan een otoplastiek gaan lekken als de vorm van je gehoorgang verandert. Dat is minder vreemd dan het lijkt: leveranciers van otoplastieken adviseren je vaak om je oordoppen jaarlijks te laten testen.

PRIJS EN MEER

Otoplastieken druk je met één hand in één beweging in je oor. Het goed plaatsen van een lamellendop is iets(je) lastiger, maar je hoeft ze niet te laten aanmeten (tijd is geld) en een reservesetje koop je er makkelijk bij. In levensduur is er weinig verschil. Otoplastieken gaan gemiddeld een jaar of vier, vijf mee, terwijl de lamellendoppen van Crescendo voor drie jaar gegarandeerd zijn, maar mogelijk veel langer goed werken. Toch zijn en blijven er verstokte otoplastieken-dragers. Vaak zijn dat veelrijders, voor wie de hogere prijs minder relevant is. En natuurlijk kunnen die er ook een setje lamellendoppen bij kopen, als reserve.

LAAT JE HOREN!

Elles Dijkhuizen

Het is 14 december 2025. Een in mijn omgeving bekende motorrijder komt om het leven tijdens het rijden van een endurorit. Het gaat om een eenzijdig ongeval met onbekende oorzaak. Op de foto's die bij onder meer het AD en 112 Vandaag verschijnen zie je een gekenmerkende dus straatlegale enduromotor langs een openbare weg liggen. En wat schrijven deze media? Dat er een 'motorcrosser' overleden is. Ik weet dat het verschil tussen een enduromotor en een crossmotor lang niet bij iedereen bekend is. Maar van een journalist verwacht ik meer.

Met dat woord 'motorcrosser' wordt motorrijden weer 's in een slecht daglicht gezet. Hoezo? Endurorijden staat al jaren enorm onder druk, vooral omdat mensen niet snappen dat er een verschil is tussen een crossmotor, waarmee je alleen op een afgesloten crossbaan mag rijden aan de ene kant, én een straatlegale enduromotor waarmee je op verharde en onverharde openbare wegen mag rijden aan de andere kant. Het gevolg: endurorijders worden onterecht voor wildcrossers aangezien, waarbij die laatste groep ook vaak rijdt op paden die voor gemotoriseerd verkeer – dus ook voor enduromotoren – verboden terrein zijn. Dat maakt het voor endurorijders steeds lastiger om hun sport te beoefenen, om vergunningen voor evenementen en wedstrijden te krijgen en om mooie ritten uit te zetten. Een vergelijking met illegale crossers kunnen ze er niet bij hebben, zeker niet over de rug van een verongelukte endurorijder.

Ik scrolde naar de reacties, bang voor wat het stigma-

tiserende woord 'motorcrosser' veroorzaakt zou hebben. Maar wat ik zag, naast de vele condoleances, verbaasde me in positieve zin: de negatieve reacties over de toedracht van het ongeluk bleven uit. In plaats daarvan richtten de schrijvers zich tot de verslaggever. Hun boodschap was eenduidig. Stop met endurorijden crossen te noemen. De motor was geen crossmotor, maar een straatlegale motorfiets. De overleden persoon was niet aan het crossen, maar hij deed mee aan een georganiseerde toertocht. Het aantal reacties met dergelijke verbeteringen was overweldigend. Niemand liet ruimte voor polariserende aannames en teksten die de enduro-sport in een negatiever daglicht konden zetten.

Het gevolg was dat de meeste media het woord 'motorrijder' vervingen. Een heel positieve beweging, die laat zien dat wij als motorrijders in de media wel degelijk een stem hebben. Als we ons in de reacties op zulke artikelen massaal verzetten, worden we gehoord.

Hopelijk breekt niet al te lang na het verschijnen van dit nummer de zon weer door en kunnen we weer lekker gaan motorrijden. Dat is voor veel media dan weer voer om artikelen te schrijven over de gevaren van het motorrijden, over de overlast die we veroorzaken en over het geluid dat we produceren. Aan ons de taak om tegengeluid te geven, samen met de MAG. Zie je zo'n negatief artikel? Scroll er niet voorbij maar geef feitelijk en inhoudelijk een reactie. Als we dat maar vaak genoeg én onderbouwd doen kunnen we behalve met ons MAG-lidmaatschap ook op deze manier bijdragen aan een positiever imago van de motorrijder. ■

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





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.
 AAN UIT
- ✓ **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



MOTORBEURS UTRECHT

19-22 februari 2026

Het is weer tijd voor de grootste motorbeurs van het land. Van 19 tot en met 22 februari ben je van harte welkom op de veertigste editie van Motorbeurs Utrecht.

Ook dit jaar presenteren de motorimporteurs van RAI Vereniging zich weer zij aan zij in hal 7. Mooi initiatief! Naast de nieuwste modellen van meer dan 25 merken staat er natuurlijk ook weer een enorme collectie gebruikte motoren op de beurs. Heb je koopplannen, doe dan mee met de actie 'Win je aankoopbedrag terug.' Daarmee maak je kans op mooie prijzen, inclusief de hoofdprijs: het volledige aankoopbedrag van je motor, met een maximum van 10.000 euro.

Adrenaline

Vanzelfsprekend zijn er volop stands met kleding en helmen, motorreizen, accessoires en meer. Toe aan scheut adrenaline? Ga kijken bij de Dust Motor

Show van de Franse trialtopper Chris Bruand in hal 12, bij de Supermoto-demonstraties of bij de bekende Wall of Death. De Mini Trial en Try the Bike ontbreken natuurlijk niet, net als het Motor Talks Theater. Muziek, eten en drinken is er in overvloed. Je motor kan je gratis kwijt in hal 3. Binnen dus! Navigeer op Fentener van Vlissingenkade en volg de borden naar hal 3.

Koffie en thee bij de MAG

De MAG staat op de vaste plek op 09.D006: als je door de hoofdingang hal 9 binnenkomt, sla je rechtsaf en vind je ons in de hoek. Koffie en thee staan voor je klaar. Bovendien biedt Bart Groothuijze (zie bladzijde 12-14) gratis helmadvies bij ons op de stand. ■

50% korting

Kom je naar de Motorbeurs met motorrijders die nog geen lid zijn? Neem ze mee naar de MAG. Dan worden ze lid voor ons speciale beurstarief, met 50% of meer korting.

Lang weekend op Ducati!

Nog een extra argument? Iedereen die op de beurs lid wordt, maakt kans op een lang weekend op de nagelnieuwe Ducati Monster V2. Zo'n kans moet je niet laten liggen!



MOTORWEEKEND- AFSLUITING AMERONGEN FEIT

Maar voor hoelang?



Straks niet meer – maar daar gaan we aan werken!

Het was voorspelbaar. Het oude dorp Amerongen gaat van 1 maart tot 1 november in de weekenden en op feestdagen op slot voor motorrijders. De MAG gaat in beroep. En op basis van onze ervaring en onze kennis van de feiten rekenen we zonder meer op een overwinning.

Net als op andere plaatsen vaak gebeurde, is ook deze afsluiting het gevolg van een kleine groep over motorrijders klagende inwoners. Het resultaat van die klachten was dat de gemeenteraad in februari 2023 besloot om maatregelen tegen de 'specifiek door motorrijders veroorzaakte' overlast te nemen.

Dat zulke maatregelen zonder voorafgaand onderzoek geen stand houden, had de gemeente wel begrepen. Dus

werd er een onderzoeksbureau ingeschakeld. Klinkt goed. Maar al snel werd duidelijk dat het onderzoek maar één doel had: het onderbouwen van de afsluiting.

Rapport onderbouwt afsluiting niet

Het rapport over het onderzoek was even duidelijk: het onderbouwde de voorgenomen afsluiting niet. Van geen kanten, zelfs. In MAGazine 190 hebben

we dat uitgebreid beschreven, inclusief de conclusie dat het geluidsniveau van motorfietsen grotendeels in lijn ligt met de geluidsniveaus van overig gemotoriseerd wegverkeer, met uitschieters door zowel motoren als ander verkeer. En wat doet de gemeente? Die sluit de ogen.

Nog één keer

In een beeldbepalende gemeenteraadsvergadering van eind vorig jaar mochten tegenstanders van de geplande motorweekendafsluiting nog een laatste keer proberen om de raad op andere gedachten te brengen. In de toespraken van onder meer MAG, KNMV en lokale motorrijders kwamen de conclusies van het rapport natuurlijk uitgebreid aan de orde. Datzelfde gold voor de uitslag van de door slechts door een derde van de aangeschreven inwoners ingevulde

enquête: twee derde vond de door een kleine groep gesignaleerde overlast blijkbaar niet ernstig genoeg om er enige aandacht aan te besteden.

Stemmingmakerij

Ook een betrokken, niet motorrijdende bewoner sprak in. Hij gaf aan trots te zijn dat er zoveel mensen naar zijn prachtige dorp komen en sprak zich stellig uit tegen vrijheidsbepalende maatregelen. Met het invullen van de enquête uit het onderzoek had hij grote moeite gehad, omdat de vraagstelling er zonder meer van uitging dat je overlast ervaarde. Verder had hij problemen gehad met de stemmingmakerij van de voorstanders van de afsluiting.

Twijfel

Kenmerkend voor de stemming in de raad was dat de geclaimde onafhankelijkheid van deze spreker direct in twijfel getrokken werd: het leek voor het merendeel van de raadsleden onbegrijpelijk dat iemand die geen motorrijdt zich toch zo stellig tegen een afsluiting voor motorrijders uitsprak. Vreemd, omdat de uiterst sturende enquête toch echt liet zien dat het aantal voor- en tegenstanders van de afsluiting even groot was.

Nul interesse

De andere insprekers die zich tegen de afsluiting uitspraken, betoogden zonder uitzondering dat het onderzoeksrapport toch duidelijk had laten zien dat het grootste deel van de overlast door ánder verkeer veroorzaakt wordt. De gemeenteraadsleden wilden dat helemaal niet horen. Ze reageerden op die betogen dan ook steeds weer met dezelfde vraag: "Maar kunt u zich wel voorstellen dat bewoners veel overlast door motoren ervaren?" Nou, nee dus. De enige uitzondering op deze regel was raadslid Judith van Roy, die zich fel tegen de afsluiting verzette.

Objectief?

Tekenend was verder dat slechts drie van de tien insprekers voorstander van de afsluiting waren. Een van de drie begon met het verdrietige verhaal van een inwoner die in de tuin wilde gaan werken en naar binnen moest vluchten door de herrie, om vervolgens nogal heftig tekeer te gaan tegen raadslid De Roy. De tweede inspreker toonde een vi-

deo met een aantal klagende bewoners, waarvan er een opmerkte dat "het niet om de dB's ging, maar om de ervaring dat de overlast toeneemt." Die op zich prijzenswaardige (want erkende) subjectiviteit was ver te zoeken bij voorstander nummer drie, die mede namens haar burens stelde dat "onze klachten niet subjectief zijn, want wij hebben objectief vastgesteld dat de meeste overlast door motoren veroorzaakt wordt." Opvallend, want het door de gemeente uitgevoerde onderzoek liet dus duidelijk zien dat daar geen sprake van is.

'Gerenommeerd'

Op de herhaalde kritiek op het onderzoek had wethouder Haaxma maar één antwoord: het was uitgevoerd door een gerenommeerd bureau, en daar moest verder niet meer over gezeurd worden. Verder gaf ze stellig aan dat ze het dorp niet wil opsplitsen, en dat kan volgens haar maar op één manier: door de klagers ter wille te zijn.

Risico

De gemeente wil de verbodsborden al ruim voor 1 maart plaatsen. Alleen motorrijdende inwoners van Amerongen zijn vrijgesteld van het verbod. Voor bestemmingsverkeer geldt geen uitzondering. Handhaving gebeurt met ANPR-camera's, waarbij ANPR staat voor automatic number plate recognition: kentekenplaatherkenning, dus. De kosten van dat systeem zijn volgens Van

Roy aanzienlijk hoger dan de door Haaxma gepresenteerde twee ton. Of Haaxma dat financiële risico wel wilde nemen, wilde Van Roy weten, zeker nu niet alleen MAG en KNMV maar vermoedelijk ook buurgemeenten in beroep gaan? Dat wilde Haaxma wel. "Er zitten risico's aan en er zijn vast fouten gemaakt," sprak Haaxma, "maar ik ga niet op die dingen vooruitlopen."

Goede moed

Op dingen vooruitlopen doen wij ook niet. Maar we gaan wel vol goede moed in beroep tegen het besluit, daarbij mede gesteund door een groep actieve motorrijders uit het oude dorp en directe omgeving. Het onderzoeksrapport onderbouwt de afsluiting niet. De data waar het rapport op gebaseerd is zijn weggegooid (écht – en wij vermoeden dus dat die data nog sterker in ons voordeel spraken). Het oude dorp heeft een kruispuntfunctie, zowel van oost naar west als van noord naar zuid. En dat is nog lang niet alles. Blijft wel dat we met die afsluiting te maken krijgen. Het feit dat we in beroep gaan betekent namelijk niet dat de gemeente moet wachten met het plaatsen van de borden. Juridische mogelijkheden om die plaatsing te voorkomen lijken er op dit moment niet te zijn. Voor wie er nog snel even wil gaan kijken: de Lekdijk tussen Wijk bij Duurstede en Amerongen is in verband met werkzaamheden tot begin 2027 afgesloten. ■



Ook hier gaan ze motorrijders missen...

KAWASAKI ADVISEERT **MOTUL**

NEW
KLE
500

**LIFE'S A RALLY.
RIDE IT.**



Met de gloednieuwe KLE500 opent Kawasaki de aanval in het zeer populaire lightweight Adventure segment. Deze nieuwe avontuurlijke machine combineert het beste van twee werelden: off-road DNA en overtuigende rijeigenschappen op de weg. Met zijn uitgesproken rally-styling, ultramoderne parallel twin motor, state-of-the-art pakket aan rijondersteuning en hoog comfortniveau is de KLE500 klaar voor elk avontuur – op het asfalt én ver daarbuiten.

Kawasaki **4-YEAR**
WARRANTY

Kawasaki
Let the Good Times Roll

ZUIDERDIJK: KLAGERS VERLIEZEN

Echt rustig wil het niet worden, rond de Zuiderdijk.
Een tussentijdse update.

In MAGazine 194 lieten we je weten dat de gemeente Drechterland plannen heeft om delen van de Zuiderdijk tot fietspad te bombarderen. De twee fanatiekste motorgeluidklaagsters besloten dat langdurige proces niet af te wachten. Het door de gemeente eind 2024 ingetrokken motorweekendverbod moest opnieuw ingevoerd worden, stelden ze, en ze daagden de gemeente voor de rechter. De grap: in juni 2024 zaten we

bij de Raad van State lijnrecht tegenover die gemeente, in de zaak die door ons gewonnen werd. In augustus 2025 ondersteunden we diezelfde gemeente bij diezelfde Raad van State in een zaak tegen deze twee inwoners. Het resultaat: winst voor de gemeente, en daarmee ook voor ons. De dijk blijft dus open. Da's mooi, ook omdat elke gewonnen rechtszaak ook in de toekomst in ons voordeel pleit.

In hetzelfde artikel in MAGazine 194 las je ook dat de door de MAG ondersteunde actiegroep 'De Zuiderdijk is van iedereen' zich uit alle macht tegen de knipplannen verzet. Een ingewikkeld proces, waarvan we je de details graag besparen. Als er besluiten vallen hoor je van ons! ■



MAG GIVE-AWAY

GERBING XTREME AIR

verwarmde motorhandschoenen

Nooit meer koude handen? Dan zit je goed met de Xtreme Air toerhandschoenen van Gerbing, de Nederlandse specialist in verwarmde motorkleding. Voor de handschoenen wordt slijtvast nylon gecombineerd met soepel geitenleer, een ademend Hipora membraan en Thinsulate thermovoeuring. De ultradunne RVS verwarmingsdraden zijn tot 30% rekbaar en daardoor vrijwel onbreekbaar. Een set accu's en een kabel naar je motoraccu krijg je erbij, met een totaalprijs van € 313,95. Mooi cadeau van Gerbing-distributeur Jopa!

Interesse? Laat ons weten met hoeveel procent het gemiddelde aantal motordoden daalde van 1996-2005 tot 2015-2024.

Het antwoord vind je in dit nummer. Stuur je antwoord uiterlijk op 1 maart naar info@motorrijdersactiegroep.nl o.v.v. je naam en je lidmaatschapsnummer, met als onderwerp Gerbing Xtreme Air.





GWS- MELDINGEN

Gevaarlijke wegsituaties gesignaleerd



De herstelde Genieweg bij Assendelft, met goed overrijdbare grasbetonblokken voor extra ruimte

Dat 's winters doorrijden steeds gewoner wordt zie je op straat, maar ook in onze mailboxen: de GWS-meldingen liepen in december gewoon door. In dit verband zien we dat als fijn tegenwicht voor de frustraties die de strijd voor veilige wegen af en toe met zich meebrengt.

Twee voorbeelden, als opening van deze aflevering. Een (heel) ruim jaar geleden zegde de provincie Noord-Brabant ons toe om aan weerszijden van hun twee ribbelbetontrajecten (NGCS) waarschuwingsborden te plaatsen. Ze staan er nog altijd niet. Met de gemeente Goirle kwamen we na een anderhalf jaar durende mix van toezeggingen en glasharde tegenwerking op hetzelfde punt. Goed nieuws: Goirle en de provincie zouden het daarna samen oppakken. In een mail aan de gemeente gaven we dus aan wie de contactpersoon voor de provincie is en wat zijn contactgegevens zijn. Hebben jullie al contact gehad, vragen we een maand later. "Nee, ik had uit jullie mail begrepen dat hij mij zou bellen." We doen niet aan clichés over ambtelijke molens, maar

alle****, wat draaien die krenge soms traag. Zeker nu we waarschijnlijk niet naar Brussel gaan (zie bladzijde 18-19), krijgen we acuut zin om in Brabant een actie op touw te zetten.

Motorrijders?

Maar ook commerciële organisaties staan niet altijd te popelen, om het maar heel voorzichtig te zeggen. In MAGazine 192 schreven we uitgebreid over de voor motorrijders potentieel gevaarlijke puntstukken, turboblocks of turbodruppels bij turborotondes. Twee nummers later lieten we je weten hoe afhoudend een woordvoerder van fabrikant Struijk Verwo Infra op ons verzoek reageerde. Inmiddels kwamen we de heer in kwestie ook op een vakbeurs tegen. Mondeling gaat 't vast beter,



"Ook uw partner voor veilige buitenruimtes." Zeker...



De Genieweg tot afgelopen zomer

dachten we vol goede hoop. Mooi niet: "Wij voeren uit wat opdrachtgevers ons vragen. Als we dat eerst door iedereen moeten laten toetsen... Apart rekening houden met motorrijders? Nee, dat gaan we niet doen." Het bedrijf prijst zich aan als "ook uw partner voor veilige buitenruimtes." Daar zijn we dus nog niet mee klaar.

Smaller?

Natuurlijk is er ook goed nieuws. Zo werd de Genieweg in Assendelft na een lange periode van ineffectieve noodreparaties serieus aangepakt. Niet uitsluitend op ons verzoek, vanzelfsprekend, maar het kwam allemaal wel heel goed uit. Zoek de verschillen: op de openingsfoto de nieuwe situatie, op de foto op bladzijde 35 de oude. Grappig om te zien hoe een bij ons heel goed bekende 60km-weg er na die aanpak aanzienlijk smaller uit ziet, waardoor auto's elkaar voorzichtiger benaderen en de snelheid serieus omlaag lijkt te gaan. We hebben het voor de zekerheid nagevraagd. De weg is nog precies even breed, maar de kantmarkeringen zijn iets meer naar binnen geplaatst. Dat werkt dus echt. Verder is de zwaar beschadigde uitwijkstrook rechts vervangen door ook met de motor goed overrijdbare grasbetonblokken.

Opgelost?

Veel sneller ging het met de aanpak van de eerste van drie door motorrijders als spekglad ervaren rotondes in Noord-Holland. Rekenen we niet mee

dat we nogal wat tijd verloren met het doorbreken van de barrière van de provinciale servicedesk, waar nooit professionals zitten. Toen we eenmaal de juiste persoon spraken, kwam er gang in de zaak. Als voormalig motorrijder snapte hij onze meldingen helemaal, maar hij stelde ons gerust. Hij begreep ook waarom wij eerder meldden dat het bitumen niet afgestrooid was. Voor de reparaties van de rotondes op de N502 bij Petten en op de N249 bij 't Zand en bij Anna Paulowna werd namelijk geen bitumen gebruikt, maar een epoxy met korrel, die wordt afgestrooid met nauwelijks zichtbaar zandgranulaat. Het resultaat zou stroever zijn dan het omliggende asfalt. Om de reparaties visueel minder glad te maken is de rotonde bij 't Zand van een speciale coating voorzien. We schakelden vier lokale motorrijders in, die op een na aangaven weer vertrouwen in het wegdek te hebben. Eentje, iemand die er met een vijfassige vrachtwagen gladheid gevoeld had, durft op de motor nog altijd niet over de reparatievlakken heen te rijden. We brengen hem in contact met de wegbeheerder voor een nader gesprek over het gedrag van die vrachtwagen. Op basis van de feedback van de andere motorrijders gaat de provincie ook de overige drie rotondes van de gebruikte coating voorzien. Zelf maakten we niet eerder mee dat een wegbeheerder met motorervaring het sein onterecht op groen zette, dus wij hebben alle vertrouwen. Dat we daarnaast benieuwd zijn naar dat gesprek over die vrachtwagen spreekt voor zich.

Ideaal?

Als je op de N208 van zuid naar noord reed, had je op het kruispunt tussen Lisse en Hillegom (ZH) twee rijstroken voor rechtdoor, en eentje voor rechtsaf naar de N207. Nu is er nog maar eentje rechtdoor en twee voor rechtsaf. Verkeer dat vanaf de 207 rechtsaf de 208 op draait, hoeft daardoor niet meer te wachten. Mooi, maar wel met dikke kans op aanrijdingen met verkeer dat vanuit het zuiden op die gewijzigde strook nog gewoon rechtdoor rijdt. Daarom legde de wegbeheerder ter plekke een paar verder niet gemarkeerde betonnen balken neer. Verre van ideaal, zeker bij uitwijkmanoeuvres. Op ons verzoek om een betere oplossing werden de balken verwijderd, zonder verdere voorzieningen. We gaan zien of dat veilig genoeg is.

Was dat alles?

Nee, natuurlijk niet! Van Rijkswaterstaat ontvingen we de vraag hoe we dachten over plaatsing van moeilijk overrijdbare rijrichtingscheidingen (MORRs; zie MAGazine 191) op wegen met minder ruimte op de middenas (geen probleem). Na een melding van Rood-lichtcoördinator Ben den Bezemer hebben we gevraagd om een motorvriendelijke plank onder een recent geplaatste vangrail in de bocht in de Madesteinlaan in Den Haag (wordt geplaatst), en verder verwerkten we de gebruikelijke meldingen van asfaltschades en gladde bitumenstroken. *Never a dull moment*, zoals je weet. Zelfs niet in de winter. ■



Nieuwe coating op de N249-rotonde bij 't Zand



Balken op de N208. De zwarte auto komt van de N207.

RALF DE ZOETE over motorrijden

Ik ben Ralf, 62 jaar, samenwonend in Utrecht, opgeleid als fysiotherapeut en werkzaam op de medische dienst van een grote arbeidsongeschiktheidsverzekeraar. Mijn zoons zijn 20 en 25.

Motorrijden was iets wat ik al van jongs af aan wilde. Ik had geen motorrijders in de familie en kende ook verder niemand die motorreed.

Mijn eerste motor was een Honda CB400N. Ik was eigenlijk op zoek naar een Honda CM400T, een beetje meer een custommodel, maar die was niet te vinden of boven budget. De CB400N kon ik wel betalen, met een lening van mijn vader. Ik heb er wel al vrij snel een Vetter Quicksilver kuip op gemonteerd omdat ik ook toen al graag met een open helm reed. Toen ik een paar jaar later met mijn toenmalige vriendin en een paar vrienden op vakantie naar Zweden wilde, ben ik iets zwaarders gaan zoeken.

Mijn droommotor was toen een Honda CB750K6. Die met de vier uitlaten vond ik gewoon mooi. Maar net als met de 400MT was dat model niet te vinden of te duur. Uiteindelijk werd het een CB750F2, die ik kon betalen omdat hij een lekkende koppakking had. Samen met vriend Ferdy en het werkplaatshandboek zijn we aan de reparatie begonnen. Een hele klus, vooral omdat het blok uit het frame moest. Dat hebben we in twee jaar tijd zeven keer moeten doen. We studeerden nog, dus we waren echte low-budget motorrijders. Daardoor heb ik wel behoorlijk leren sleutelen, samen met Ferdy en dat handboek. Toen ik later een Yamaha XS1100 reed, een dikke toerbuffel, gold ik onder vrienden die ook op deze motor reden als de '1100-dokter'. Na een jaar of vijftien kocht ik er een R1100GS bij. Die hogere zit was voor mijn 1,89 meter best prettig en de BMW stuurde ook een heel stuk beter dan de Yamaha, maar ik ben geen fan van tweecilinders. Geef mij maar een zijdezachte viercilinder. Toen Kawasaki met de Versys 1000 kwam was er eindelijk een hoogpoter met vier

cilinders. Ik heb toen het 2014-model gekocht en daar rijd ik nog steeds op.

Woon-werkverkeer doe ik met de fiets, dus ik rijd nu vooral plezierritjes, het hele jaar door.

Ik brak ooit een tocht af omdat het echt te warm was, maar verder rijd ik alleen niet bij ijzel en sneeuw. Op die keer na dat het overdag onverwacht was gaan sneeuwen en ik nog naar huis moest. Gelukkig was dat maar tien kilometer...

Wat ik altijd bij me heb zijn mijn (zonne) bril en mijn oordoppen. Die bril heb ik nodig omdat ik een jethelm draag. Alleen met zo'n helm voel ik echt de wind in mijn gezicht. Dat is iets wat veel mensen noemen als ze het over motorrijden hebben, maar met een integraalhelm is daar natuurlijk geen sprake van. Een jethelm heeft ook een veel groter blikveld, en het lagere gewicht reduceert de kans op bepaalde vormen van letsels. Dat de kans op andere verwondingen groter is, neem ik voor lief. Bij regen beschermt mijn ruit m'n gezicht meestal

voldoende tegen de druppels, maar voor noodgevallen heb ik altijd een neopreen gezichtsmasker bij me.

Het angstigste moment dat ik op de motor meemaakte was op een provinciale weg met de XS1100, toen na verlaten van een rotonde mijn achterwiel begon te glijden. Ik heb in een reflex mijn voeten op de grond gestampt, de motor tussen mijn benen geklemd en gas gegeven. Zo trok ik hem uit de slip. Ik weet nog goed dat ik tijdens die paar seconden alleen maar kon denken 'nu ga ik op mijn bek' – maar dat gebeurde gelukkig niet.

"Alleen met een jethelm voel ik echt de wind in mijn gezicht."

De nuttigste vervolgentraining die ik deed was een nat-weertraining. Een deel van die dag regende het, wat het superrelevant maakte. Toen ik 's middags in de regen naar huis reed, zat ik veel relaxter op de motor dan tijdens eerdere buien. Echt! ■



ALGEMENE LEDENVERGADERING 2026

Op zondag 12 april vind onze jaarlijkse algemene ledenvergadering plaats. Dé gelegenheid om je stem te laten horen. Ben je erbij? Meld je tijdig aan: het aantal beschikbare plaatsen is beperkt!

Zoals gebruikelijk houden we het officiële deel van de vergadering kort en bondig. De deuren gaan open om 10:00 en we vergaderen van 11:00 tot 12:45. Daarna zijn er de traditionele hamburgers voor de lunch en is er nog ruim tijd om verder van gedachten te wisselen.

Op de agenda staan onder meer de notulen van de ledenvergadering van vorig jaar, het beleidsverslag, een terugblik op 2025 en de vooruitzichten voor het lopende jaar. Verder vindt de gebruikelijke bestuursverkiezing plaats.

De complete agenda en de notulen van de alv van 2025 worden toegestuurd aan iedereen die zich voor de sluitingsdatum van 5 maart 2026 aanmeldt bij secretaris@motorrijdersactiegroep.nl.

We vergaderen zoals gebruikelijk bij
MV Almere, Meerveldstraat 55,
1359 HZ Almere.



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

Vacature
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

ADVERTENTIE-INDEX

BMW Boxertoko	16	QJ Motor – Moto Mondo	8
BMW Motorrad.....	2	Riders	15
Brabant Motors	16	Suzuki – NIMAG	10
Ducati.....	39	Termaat Motoren	16
HK Suspension.....	20		
Hyperpro	20	Al deze adverteerders steunen het	
Indian – JeeGee	7	werk van de MAG. Dank!	
Kawasaki.....	32		
MAG Doneren MAG.....	20	DISCLAIMER	
MAG Verzekeringen.....	28	De personen op de foto's in deze	
Motorbeurs Utrecht	40	uitgave komen niet in de artikelen	
Motorpodcast.....	22	voor, tenzij dit expliciet anders	
Paul de Wit Motoren.....	20	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 merktypische 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.

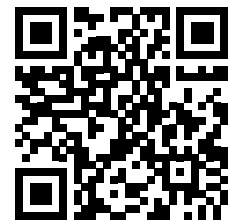


Scan de QR-code voor meer informatie !





VIER 40 JAAR MOTORPLEZIER MET ONS



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

19^{T/M} 22 FEB 2026
JAARBEURS | UTRECHT

[MOTORBEURSUTRECHT.NL](https://motorbeursutrecht.nl)

J A A R B E U R S