WWW.MOTORRIJDERSACTIEGROEP.NL | SEPTEMBER 2026 | 199

MAGAZINE

MOTORVEILIGHEID IN RIJOPLEIDING B

WEGAFSLUITINGEN VOERENDAAL

GELUIDSONDERZOEK DE MEIJE

SUCCES IN ALMERE

MAG
MOTORRIJDERS ACTIEGROEP

DUCATI | Member of the Audi Group

Technical partner PIRELLI

Developed with Shell ADVANCE

I AM 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 !

DUCATI

Redactioneel

Een doodenkele keer krijgen we de vraag waar de A van MotorrijdersActiegroep nou eigenlijk nog voor staat. Moeten wij er niet met de regelmaat van de klok opuit om met wild geraas duidelijk te maken wat we vinden? Nou eh, nee. Als het moet – en dat sluiten we nooit uit – gaan we zeker de straat op. Voor serieuze borden bij het ribbelbeton in Noord-Brabant bijvoorbeeld, of tegen riskante drempels in Zaanstad. Maar voorlopig doen we het leeuwendeel van onze acties gewoon per telefoon, per mail en in gesprekken. Deze editie staat er weer vol mee. Dan denk ik om te beginnen aan onze vaste rubriek met GWS-meldingen, waar we stuk voor stuk mee aan de slag gaan, net zoals we dat doen met de meldingen die we hierin overslaan.

De nog-altijd-niet-te-geloven-afsluiting voor motoren en andere tweewielers in Almere, waar door een paar randjes asfaltschade een complete ringweg tot verboden terrein werd verklaard, heeft ons veel meer tijd gekost dan we verwacht hadden – maar het resultaat was er wel naar, zoals je op bladzijde 36 leest.

Helaas zijn we er met ons decennialange verzet tegen een motor-apk niet in geslaagd zijn om de dreiging weg te nemen. Op een gegeven moment moet je keuzes maken, en op sommige momenten heb je zelfs die mogelijkheid niet meer: Tegen Europa kunnen we niet op. Maar als die apk er komt, wat nog altijd niet duidelijk is, kunnen we over de invulling ervan wel onze invloed laten gelden: hoe moet die keuring eruit gaan zien? Daar hebben we natuurlijk ideeën over, maar we hebben ook onze leden om input gevraagd. We hebben hun suggesties voor je samengevat.

Op de afgelopen Motorbeurs Utrecht waren wij niet de enigen die last hadden van een stel notoire herrieschoppers. Ook daar ondernamen we stappen, om tot ons grote plezier te ontdekken dat we niet alleen stonden: beursmanager Rachel Janowski vertelt je verderop over het plan van aanpak.

Het is natuurlijk niet alleen maar MAG in Actie, wat je in dit nummer tegenkomt. Zo zijn we ook heel blij met het ontwapenende en leerzame relaas over het ongeval dat Arjan van Vlaanderen meemaakte, en met het interview met enthousiast Tesla- én eenpitterrijder Just Spoor. Hebben we om slechts één pagina verdriet: Elles Dijkhuizen gaat ons verlaten. In dit nummer laat ze weten waarom. We gaan je missen, Elles!

Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl

VAN HET BESTUUR

Tijdens de algemene ledenvergadering van 12 april hebben de leden ingestemd met het bestuursvoorstel om de contributie per januari 2027 te verhogen naar 39 euro (MAGazine op papier) en 22 euro (MAGazine als download. Zie ook de boodschap Van de voorzitter op blz. 9.

Inhoud

30 GWS-meldingen

27 Wegafsluitingen Voerendaal

35 Motorveiligheid bij B

Just Spoor: Tesla en motor 10
Give-away Handig Schoonmaken 13
Te luid is uit op Motorbeurs 15
Apk: maar hoe dan? 16
Over de kop 19
Jennifer!! 20
Geluidsonderzoek de Meije 23
Halvarssons: in het leer 24
Wegafsluitingen Voerendaal 27
Biker's Duivel Velgenreiniger 29
GWS-meldingen 30
Succes in Almere 32
Over motorrijden 33
Give-away: de winnaar 34
Motorveiligheid bij B 35
Column Elles Dijkhuizen 37
MAG Verzekeringstip 38

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

Jaargang 34, nummer 199, september 2026

Coverfoto: Hugo Pinksterboer

IN HET NIEUWS

Souo Motorcycle

Dik zonder bok

Kan het nog groter, dachten ze bij Souo. En ja hoor, dat kon. De Souo S2000GL heeft nog 200 cc en twee cilinders meer dan de motorfiets waarop hij zo overduidelijk gebaseerd is. De automatisch schakelende achtversnellingsbak werkt met een dubbele koppeling, waarmee Honda het alleenrecht op DCT kwijtraakt. Er is van alles aan boord, maar geen middenbok of adaptieve cruisecontrol, bijvoorbeeld. Dat worden vast opties. Op een weinig Chinese prijs van 45 mille maakt dat helemaal niks meer uit, tenslotte.

Snufjes

Zelden zagen we zoveel snufjes op een helm als op de carbon X.Rally van de Portugese helmbouwer Nexx. Het concept vraagt er ook wel om: de helm is zowel offroad als op de weg te gebruiken. Het vizier vervang je in een handomdraai door een crossbril. Ook de klep, met meegeleverde extender, kan er makkelijk op en af. De schaal met vijftien (!) ventilatieopeningen is er in drie maten, de wangkussens zijn bij een ongeval snel uitneembaar en de helm heeft vier universele bevestigingspunten voor actiecamera's. Bijzonder. Met vizier en klep weegt de 799 euro kostende carbon-versie van de helm net over de 1.500 gram.

Actieve doppen

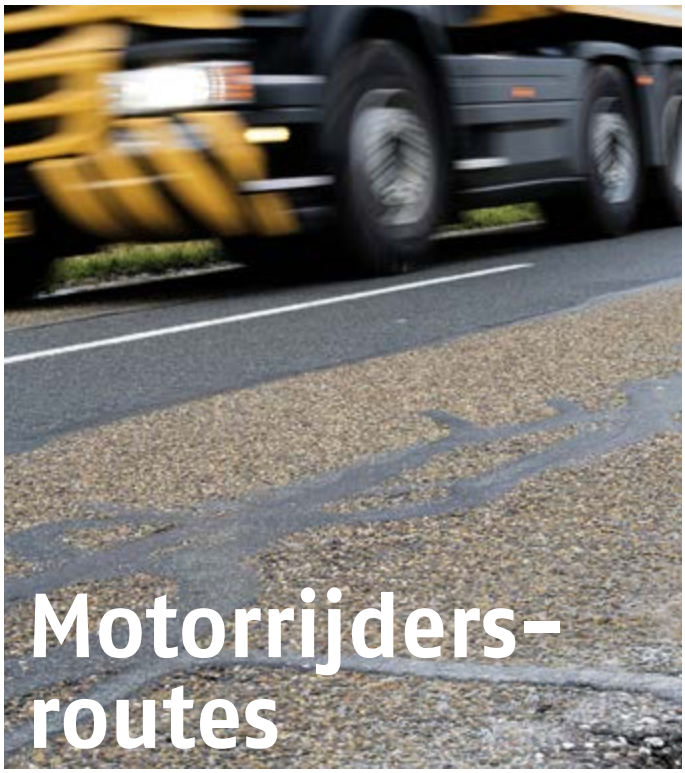
Kort na de introductie van de eerste helmen met actieve ruisonderdrukking (ANC) komt Sena met een set ANC-oordoppen. Met een prijs van een tientje of zeven zijn de bedrade, op een Sena-set aan te sluiten doppen een heel stuk goedkoper dan de dik boven de duizend euro geprijsde ANC-helmen. Bovendien zouden ze omgevingsgeluid veel sterker dempen, tot een onvoorstelbare 25 dB. Essentiële kanttekening 1: Ze worden door Sena daarom alleen voor op het circuit aanbevolen. Essentiële kanttekening 2: Dat advies wordt lang niet door elke webshop aangehaald.

Zwitserse visie

Eindelijk een goed *augmented reality*-systeem in een motorhelm? Het Zwitserse Aegis Rider lijkt het met hun Vision Helmet voor elkaar te hebben. Belangrijk verschil met eerdere pogingen van derden: je ziet de door jezelf te selecteren gegevens altijd voor je, dus niet als je opzij kijkt. Ander fijne eigenschap is dat de straat die je moet hebben met virtuele pijlen wordt aangegeven, zoals op de foto. Kan niet missen. Prijs van de helm in de Nederlandstalige webshop is – beetje slikken – 1599 euro. De maatvoering komt overeen met die van de Nexx X.WST 3, als je eerst wilt passen.

Kijk mam, zonder wielen!

De vliegende motorfiets uit MAGazine 196 was nog een koopje vergeleken met de in Polen ontwikkelde Volonaut. Voor 750.000 eurootjes ben je eigenaar van deze met straalmotoren uitgeruste zoemvlieg. Maar dan heb je ook wat, want "de prestaties liegen er niet om", volgens Autobahn.de. Dat maakt nieuwsgierig. En wat blijkt? Topsnelheid 102 km/u, maximale vluchtduur 10 minuten. Nee, dat liegt er inderdaad niet om. Zucht.



Motorrijders-routes

Navigatie-app Waze zet dik in op kunstmatige intelligentie. Zo houdt de app straks rekening met het soort wegen waar je graag rijdt. Nog mooier is dat er hard wordt gewerkt aan een speciale motormodus. Die moet je specifiek voor motorrijders berekende routes voorschotelen en je onderweg waarschuwen voor bitumenreparaties, gaten in de weg en ander verdriet. De modus draait al proef in een aantal Zuid-Amerikaanse landen.

Vizier op lichtsnelheid

Meekleurende vizieren werken traag. Sorry: ze werkTen traag. Het IRID-vizier, op dit moment alleen nog beschikbaar voor enkele LS2-, Shark- en Nolan-helmen, gaat in minder dan een seconde van licht naar donker en andersom, zoals de video achter de QR-code laat zien. Het systeem reageert op zonlicht; kabels of batterijen zijn niet nodig. Met een maximale lichtdoorlaatbaarheid van 64% (in plaats van de vereiste 80%) is het vizier alleen voor gebruik overdag goedgekeurd. De prijs varieert van 199 euro in combinatie met een LS2-helm tot een forse 390 euro los.

Stil door het bos

Offroadrijden staat onder druk, zowel binnen als buiten competitieverband. Dat smeekt om elektrische motoren. Een deel van de oplossing komt van Nederlandse bodem, met roots in de Universiteit van Twente: de Radian EXR is een 70 pk sterke, straatlegale enduro met dubbele, razendsnel verwisselbare accu's. Interesse? Reserveren kan al. Levering start eind volgend jaar.

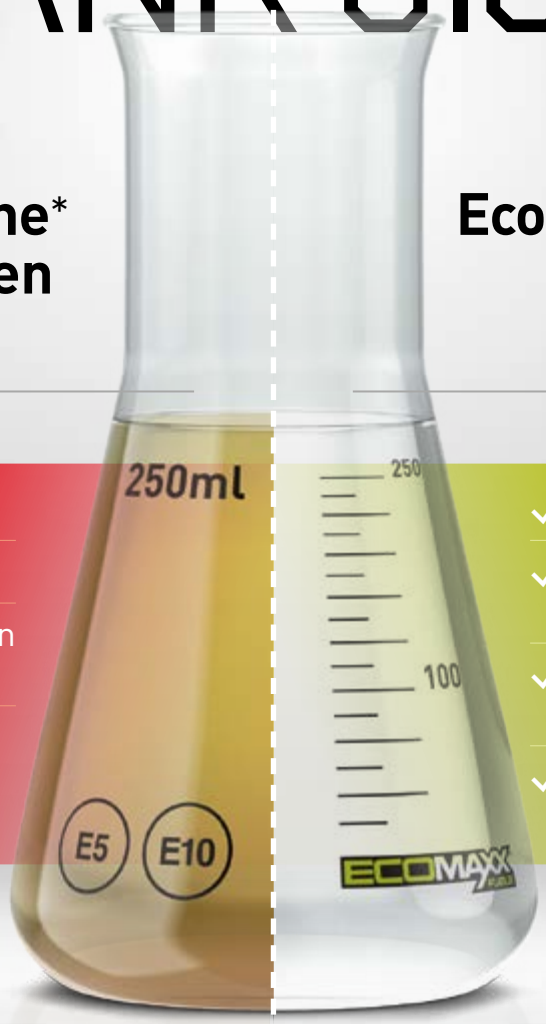
De twee verwisselbare accu's

WELKE BRANDSTOF TANK JIJ?

Pompbenzine* na 3 maanden

- ✕ Bevat ethanol
- ✕ Vervuilt je motor
- ✕ Veroorzaakt problemen tijdens stilstand
- ✕ Bevat schadelijke stoffen voor mens en milieu

*E5- en E10-benzine



Ecomaxx benzine na 3 jaar

- ✓ Schone verbranding
- ✓ Extreem lang houdbaar
- ✓ Beschermt de motor bij stilstand
- ✓ Vrijwel vrij van schadelijke stoffen

Maak jij ook de brandstofwissel?

Met Ecomaxx voorkom je roest, schade en startproblemen. En dat bespaart je een hoop gedoe én geld. Scan de QR-code of ga naar www.ecomaxx.nl/winterstalling-bike en ontdek waarom Ecomaxx beter is.

ECOMAXX® FUELS

DE MOTOR PODCAST

De #1 podcast voor motorrijders en motorliefhebbers!

Gratis via elke podcast-app en DeMotorPodcast.nl

Iedere aflevering een inspirerend motorverhaal

Paul de Wit Motoren

DE DEUR STAAT OPEN

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

WIE WE ZIJN...

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

... EN WAT WE DOEN

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

Paul de Wit Motoren

Winterstalling

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

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

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

HK SUSPENSION De juiste instelling

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

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

Doneren MAG.

www.motorrijdersactiegroep.nl

VAN DE VOORZITTER

Het zal duidelijk zijn: Yamaha laat me niet los. In de loop der jaren heb ik verschillende modellen gehad, maar voor de oude XT's ben ik altijd gevoelig gebleven. De XT 500 heeft een bijna iconische status, maar ook de latere modellen hebben voor mij hun eigen, sobere schoonheid. Sinds enkele jaren heb ik een XT 550 uit 1982. Daaraan is veel verbouwd, verbeterd en hersteld. Hij staat er inmiddels netjes bij, maar het blijft een motor die af en toe aandacht vraagt.

Onlangs was ik bij Motoport in Veldhoven. Ik sprak daar met eigenaar Wieger. Hij vertelde dat hij binnenkort zou gaan kijken bij een mevrouw die twee oude motoren in een schuur had staan. Haar man was overleden; de motoren waren van hem geweest. Ik vroeg wat voor motoren het waren. Als er een XT 600 bij zat, zei ik, dan had ik misschien belangstelling.

Een paar weken later stond die XT 600 er inderdaad. Een exemplaar uit 1988, ouderwets met kickstarter, maar in redelijke goede staat. Ik heb hem gekocht. Thuis begon de verkenning: eerst kijken, luisteren, voelen, begrijpen. Ik opende ook het tasje achterop. Daarin lag een slot, keurig opgevouwen met een doekje eromheen. Een klein detail, waardoor de vorige eigenaar heel dichtbij kwam. Iemand had voor deze motor gezorgd. Iemand had hem onderhouden, gebruikt, gekoesterd. En nu keek ik in zijn gereedschapstas. Geen groot drama en ook geen reden voor zware woorden, maar het stemt wel tot nadenken.

Wat wij bezitten, beheren wij maar tijdelijk. We geven aandacht aan spullen, aan gewoonten, aan plaatsen en mensen. We bouwen iets op, we bewaren, we herstellen. Maar op een dag gaat het verder zonder ons. Dan komt er iemand anders die ziet wat wij hebben achtergelaten.

Misschien is dat de les die zo'n oude motor meegeeft. Wat geldt voor een motor, geldt evengoed voor een vereniging. Vertrouwen ontstaat niet vanzelf; het wordt opgebouwd door zorgvuldigheid, door doen wat redelijk en uitvoerbaar is, en door niet achteloos om te gaan met wat anderen hebben nagelaten.

Zo kijk ik ook naar de MAG. Al 38 jaar wordt deze vereniging gedragen door mensen die iets willen doorgeven: kennis, betrokkenheid, vrijheid en verantwoordelijkheid. Het vraagt steeds weer om mensen die hun schouders eronder zetten en om keuzes die ervoor zorgen dat de vereniging gezond blijft. Daarom ben ik blij dat Gerda Bosman in de redactie van het MAGazine plaatsneemt. In een volgend nummer zal zij zich voorstellen en meer over haar rol vertellen.

Tijdens de eerder dit jaar gehouden algemene ledenvergadering is besloten om de contributie per januari 2027 te verhogen. Voor leden die MAGazine per post ontvangen, wordt de contributie €39; voor digitale leden wordt dat €22. Niet omdat we die tarieven graag verhogen, maar omdat blijven zorgen voor wat ons dierbaar is soms ook betekent dat we samen de basis versterken. Alleen zo kan wat eerder is opgebouwd, ook later blijven rijden.

Hans-Martin Don
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl

Just Spoor

Tesla- én motorrijder

Geen leaseauto? Dan zou er alleen een motorfiets in de garage staan. Of twee.

Toen we in april op Facebook onze zorgen uitspraken over de goedkeuring van Tesla's Full Self-Driving (Supervised), klommen verschillende Tesla-rijders in de pen. Just Spoor was er een van. We gingen met hem in gesprek.

Tekst en foto's: Hugo Pinksterboer

Een van Justs Facebook-statements was dat hij zich als motorrijder regelmatig een ongeluk schrikt van auto's die geen of onjuist richting aangeven. Met Full Self-Driving (FSD) Supervised zou dat niet meer voorkomen, schreef hij. Inmiddels zijn we maanden verder. De goedkeuring kwam er, wij lieten je in het vorige MAGazine weten dat de RDW onze zorgen goeddeels wegnam, en Just weet uit de praktijk wat FSD kan. En wat niet, of niet zo goed.

Aandelen

Dat FSD meer ziet dan hij zelf, merkte Just al snel. "Ik ben onderweg, mijn handen op schoot, en mijn auto laat me weten een manoeuvre naar rechts te gaan maken. Hoezo? Het is een smalle weg en zijstraten zijn er niet. Op dat moment gingen de knipperlichten al aan. De Tesla bewoog naar rechts en ik werd ingehaald door een motorrijder. De Tesla zag hem duidelijk eerder dan ik." Daarmee was het verschil tussen het nieuwe systeem en de oude Autopilot van het merk meteen duidelijk. "Autopilot is feitelijk niet meer dan een cruisecontrol die strak tussen de lijnen blijft rijden. FSD houdt rekening met wat er om de auto heen gebeurt, bijvoorbeeld door ruimte voor die motorrijder te maken. En nee, ik heb geen aandelen."

Eng

Als information security officer heeft Just bovengemiddeld veel met informatica en veiligheid. "FSD en vergelijkbare systemen zijn allemaal vormen van AI. Met zo'n systeem aan boord zit je feitelijk in een rijdende robot. Zeker in het begin is dat magisch. Of liever: ík vind dat magisch. Anderen vinden het eng, en dan denk ik bijvoorbeeld aan motorrijders die leren om zich defensief op te stellen en oogcontact met de bestuurder te maken. Zo'n grote, zelfstandig rijdende machine, daar vinden ze natuurlijk wat van."

Twintig

Je hoort dan vooral angst, is Justs idee. Stel dat zo'n machine zomaar opeens linksaf slaat? "Dan stel ik als techneut meteen de tegenvraag: waarom zou hij dat doen? Dat zou alleen kunnen gebeuren bij een systeemfout, en dan nog niet. Bij zo'n fout geeft de auto de bediening gewoon terug aan de bestuurder. Echt, er zitten wel twintig veiligheidslagen in deze systemen."

Anticiperen

Als we Just spreken, heeft hij twee maanden ervaring met FSD (Supervised). "Het systeem geeft de verkeerssituatie om je heen heel goed weer. De auto ziet alles en iedereen in verhouding en op tijd, en kan daar dus goed op anticiperen. Met de kilometers die ik ermee gemaakt heb, maak ik me als motorrijder geen enkele zorg over deze auto. Hij houdt meer rekening met mij als motorrijder dan de gemiddelde automobilist, en dan heb ik het nog niet eens over bellende, gestreste, bezopen en ruziënde bestuurders."

Over het hoofd

Dat geldt in Justs ogen zeker ook in voor motorrijders beruchte situaties. Denk bijvoorbeeld aan op kruispunten links afslaande auto's die een rechtdoor rijdende motorrijder over het hoofd zien.

FSD neemt motorrijders perfect waar, is Justs ervaring.

Op de motor

Just reed al in een leaseauto toen hij nog studeerde. Onderweg naar zijn werk keek hij steeds vaker jaloers naar al die filefilterende motorrijders. "Ik ben puur om die functionele reden gaan motorrijden," bekent hij. Het plan om voor een elektrisch model te gaan ging niet door. Kwestie van prijzen. Hij kwam uiteindelijk terecht bij een Husqvarna Vitpilen 401, "het eerste voertuig dat ik zelf kocht." De 401 werd inmiddels ingeruild voor de zwaardere Vitpilen 701. "Elektrisch en met FSD rijden vind ik fantastisch, maar ik vind het net zo fascinerend om die ene grote zuiger onder me op en neer te horen gaan, om dat blok te voelen bewegen. Dat heeft iets menselijks. Net als een robot, wat mij betreft: ook een zelfsturende auto kan je een eigen karakter geven. Maar als ik geen leaseauto zou hebben? Dan zou er hier in de garage alleen maar die motor staan. Of nog eentje erbij, voor in de bossen. Een elektrische, voor de rust, voor het milieu en voor mezelf!"

"Ik heb het met echt laagstaande zon nog niet kunnen testen, maar tot nu toe geeft het systeem de contouren van het verkeer om me heen altijd perfect aan. Ook als er een motorrijder aankomt die vlak voor een vrachtwagen rijdt, bijvoorbeeld, een situatie waarbij automobilisten soms alleen die truck waarnemen en de motorrijder letterlijk over het hoofd zien."

Ik wel

Is FSD dan onfeilbaar? "Nee, zeker niet. Kijk maar naar hoe de auto zichzelf net parkeerde. En er is meer. Als ik van mijn huidige werklocatie wegrijd, moet ik vanaf die uitrit meteen een druk kruispunt oversteken. Daar kan het systeem het lastig mee hebben, want de weg moet vanaf drie kanten vrij zijn. Gaat er dan ook nog een auto naast me staan, dan ziet mijn Tesla naar die kant niets meer. Ik kan over die auto heen kijken, maar mijn camera's niet."

Afstand

En er is meer. "Ik heb gemerkt dat de Tesla nogal eens fietsers en voetgangers voorrang geeft als ze dat niet hebben. Niet bij ingewikkelde rotondes, want daar ziet hij zelfs welke auto's gaan afslaan terwijl ze geen richting aangeven, maar bijvoorbeeld bij oversteekplaatsen op voorrangswegen. Ook willen auto's met FSD wel 's heel stevig voor oranje remmen. Mijn advies ligt voor de hand: houd afstand van zulke wagens, als je erachter rijdt."

Schaduw

Dat advies hoorden we eerder vooral als het over *ghost braking* ging, waarbij 'zelfrijdende' auto's op de snelweg of elders opeens hard in de remmen gingen, bijvoorbeeld omdat de schaduw van een viaduct voor een obstakel werd aangezien. "Dat is er inmiddels wel uitgeprogrammeerd," stelt Just.

Hendrik

Wat er nog niet in zit, is een menselijke vorm van aanpassing aan de omgeving. Just: "Ik rijd hier in Putten anders dan in Amsterdam, gewoon omdat de andere weggebruikers zich anders gedragen. Die dynamiek zie je in FSD nog niet terug, maar dat is naar mijn idee een kwestie van tijd." Dat het systeem ook assertiever gaat worden, lijkt even voorspelbaar. "Nu wordt een Tesla met FSD nog als een brave Hendrik gezien, maar met de tijd zullen zulke auto's steeds sneller gaan ingrijpen en reageren."

Lol

De boeiende vraag is natuurlijk hoe de wegen eruit gaan zien als straks het merendeel van de auto's zelf rijdt. "Die zelfrijdende auto's fascineren me enorm, nu we nog in de beginfase zitten. Maar als je straks gewoon een boek kan gaan zitten lezen en je niet meer kan beslissen om een bochtje wat sneller te pakken, wat is dan de lol van autorijden nog?"

Nog even

Waar het om die eigen vrijheid gaat, ziet Just nog meer donkere wolken. "Als analoog rijden eruit gaat en er niemand meer op benzine rijdt, kan alles centraal geregeld worden. Ook of jij wel mag gaan rijden, of je je voertuig mag opladen of boodschappen mag gaan doen. En of er op wegen waar omwille van de veiligheid alles zelfrijdend is nog plaats is voor motorrijders? Dat is maar helemaal de vraag. Maar dat duurt nog wel even, hoor," lacht hij opgelucht. ■

Onfeilbaar? Nou nee, niet helemaal...

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!
Arai HELMET
topmerken
motorkleding | helmen | laarzen | handschoenen
HEEL VEEL KORTING !!
op uitlopende collecties
OUTLET
ga naar www.termaatmotoren.nl en klik op
Kijk op onze vernieuwde site voor aanbiedingen
WWW.TERMAATMOTOREN.NL
NU OOK DIRECT PER MAIL BESTELLEN VIA ONZE SITE!!!
TERMAAT MOTOREN
6 dagen per week geopend, donderdag koopavond
HERTOGSTRAAT 74, NIJMEGEN CENTRUM 024-3229575
MasterCard VISA

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

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

MAG GIVE-AWAY

Motorreiniger startset Handig Schoonmaken

Je motor in topconditie houden is voor een flink deel een kwestie van regelmatig poetsen. Met de Startset van Handig Schoonmaken kost een complete wasbeurt je slechts € 1,99! De startset bevat twee literflessen motorreiniger, een foamer waarmee je de met water gemengde reiniger als dik schuim op je motor spuit, een halve liter velgen- en kettingreiniger, een washandschoen, een velgenspons en een streeploos drogende, wasbare P.U. poetsdoek. Van Handig Schoonmaken mogen we zo'n pakket ter waarde van € 89,95 weggeven.

Interesse? Laat ons weten hoeveel Limburgse wegen er deze zomer in één klap afgesloten werden. Het antwoord vind je in dit nummer. Stuur dat uiterlijk op 16 oktober naar info@motorrijdersactiegroep.nl o.v.v. je naam en je lidmaatschapsnummer, met als onderwerp Handig Schoonmaken.

BMW MOTORRAD

Oktoberfest

TWEE MAANDEN VOL EXTRA'S

TWEE MAANDEN FEEST

Het Oktoberfest duurt bij BMW Motorrad gewoon twee maanden. Zóveel extra's op zó veel motorfietsen stop je simpelweg niet in vier weken. Goed nieuws, want zo profiteer jij langer van heel veel voordeel tot wel € 1.318,- op BMW motorfietsen als de F 900 R, F 900 GS, S 1000 XR en C 400 GT. De actie geldt op geselecteerde voorraadmodellen, dus je kunt ook nog eens snel opstappen. Kom snel langs bij de BMW Motorrad dealer en vraag naar de voorwaarden of scan de QR-code.

MAKE LIFE A RIDE

TE LUID IS UIT

Nu ook op Motorbeurs Utrecht

Het was weer een geweldige Motorbeurs, afgelopen februari. Het was ook een knap lawaaiige Motorbeurs, en dat ontging de organisatie niet.

Schuin tegenover de MAG-stand stond een influencer met een lila racer met herriepijp. Eens in de zoveel tijd ging het gas van dat machien flink open. Volgens hem was dat hooguit twee keer per dag. Volgens ons kon hij niet tellen. Wij hielden het op minstens vier keer. Volgens hem konden wij niet tellen. Maar bleef het daar maar bij. Als hij zich vrij voelde om dat gas open te draaien, volgden met regelmaat ook de mannen van de VMax-club, nog een heel stuk schuiner tegenover de MAG-stand. Dat de heren van Yamaha YFZ-R-club zich dan ook vrij voelden om zich in het 'gesprek' te mengen, vanaf hun plek in het gangpad tegenover ons, was niet eens verrassend. In andere hallen speelden zich vergelijkbare taferelen af.

Te luid is uit

De influencer beriep zich op het feit dat hij zijn omstanders waarschuwde voordat hij ging laten horen hoe vreselijk belangrijk hij wel was. Da's op zich heel nobel, maar de meeste omstanders weten helaas niet dat de door de man geproduceerde geluidsdruk ruim voldoende was om ze acute – en permanente – gehoorschade te bezorgen. Dat de oren van de vooral in het weekend volop aanwezige kinderen hier nog aanzienlijk gevoeliger voor zijn, leek helemaal niemand bekend. In elk geval hield niemand er rekening mee. Daarnaast helpt deze herrie op de beursvloer niet echt mee als je motorrijders op straat wil vragen om rekening met hun omgeving te houden, zoals we vanuit de campagne *Te luid geluid is uit* al jaren doen.

Plafond

Gelukkig was de naar ons stellige idee toenemende geluidsoverlast ook de organisatie van Motorbeurs Utrecht al opgevallen, waar ook de MAG een rol in speelde. Volgens beursmanager Rachel Jankowsky heeft het onder meer met de toegenomen drukte te maken: "De standruimte was dit jaar volledig uitverkocht, en met een groei naar 97.000 bezoekers zaten we echt heel dicht tegen ons huidige plafond aan."

Sancties

Probleem voor de organisatie was dat er in de Algemene Voorwaarden wel vermeld werd dat geluidoverlast uit den boze was, maar dat sancties voor luidruchtige exposanten ontbraken. "Daar wordt nu aan gewerkt", liet Jankowsky in ons gesprek weten. Ze verwacht dat dit met de editie van 2027 afgerond en met de exposanten gedeeld is. "Een en ander moet natuurlijk ook met onze juristen worden afgestemd."

Motorbeurs en MAG

In hal 7, waar de onder de All Brands United-vlag opererende importeurs hun nieuwe modellen laten zien, geldt al de afspraak dat er geen motoren gestart worden. "In andere hallen staan ook exposanten met producten waarbij het specifiek om het geluid gaat. Die moeten dat natuurlijk kunnen laten horen, maar ook daar moeten we afspraken over maken," aldus Jankowsky. ■

En ja, er komen veel mensen op zo'n open-uitlaatdemo af – maar als het klaar is lopen ze door.

APK maar hoe dan?

Suggesties MAG-leden

Of de motor-apk er definitief komt, is nog steeds niet bekend. Maar de kans op die verplichte keuring is alleszins aanwezig. Daar kan je dan maar beter op voorbereid zijn. Dat deden wij onder meer door onze achterban om suggesties te vragen. Een samenvatting.

Hugo Pinksterboer

Juliaan Postma: "Keuring niet bij je eigen garage."

Een aantal respondenten liet weten een motor-apk te blijven afwijzen: er vinden maar zelden ongevallen plaats met een technisch mankement als oorzaak. “Je ziet zelfs regelrechte ratbikes met prima banden en goede remmen,” stelt Piet Bok. Peter Kanters deelt zijn mening. Bovendien: “Als je zo’n keuring zelf nodig vindt, kan je die toch gewoon laten uitvoeren?” Rien van Pelt heeft een heel andere kijk op de algemene staat van onderhoud. “Ik ben geen warme voorstander van een motorkeuring, maar ik zie vaak genoeg motoren met nauwelijks profiel op de achterband of een ketting die bijna op de grond hangt.”

Alain van der Mey: “Keuring is momentopname.”

Jan Gerritsen: keuring voor importmotoren

Wat vinden keurmeesters van zo’n FJR?

Erkende garage

Alain van der Mey stelt dat een keuring niet meer dan een momentopname is. Een anonieme respondent is dat met hem eens. “En een apk gaat ook al niet helpen om mensen meer bewust van voertuig en verkeer te maken.” Als uiterst bedreven sleutelaar weet hij wel dat hij niet altijd alles ziet: “Ik wissel mijn eigen gesleutel af met onderhoud bij de dealer. Daar vinden ze vaak genoeg iets wat mij ontgaan was. Terecht, want het is hun vak. Verplicht onderhoud door een erkende garage, per aantal kilometers of per periode, lijkt mij geen overbodige luxe.” Een ander sluit zich daarbij aan: hij onderhoudt zijn motoren en die van zijn vrouw zelf, maar eens in de twee, drie jaar gaan ze bij een motorzaak langs. Een derde inzender geeft er nog een fijne tip bij. “Slijtage is vaak een langzaam proces. Je kan makkelijk wennen aan slechter stuur- of veringsgedrag, bijvoorbeeld. Laat af en toe andere mensen op je motor rijden: zij merken vaak eerder op dat iets niet lekker meer werkt of voelt.” Henk Ockers laat het onderhoud van zijn motoren geheel aan zijn dealer over. Over een apk maakt hij zich dus geen enkele zorg.

Wat en wie

Over wat er gekeurd moet worden, lijkt bijna iedereen het eens. Remmen, banden, verlichting, ketting en tandwielen, een enkele keer aangevuld met vering. Een van de anonieme inzenders pleit specifiek voor controle op microrichtingaanwijzers die je soms (eh, niet) ziet. En wie er moet keuren? Op een enkele uitzondering na geeft iedereen de voorkeur aan een keuring bij de eigen RDW-erkende garage of dealerwerkplaats, net als bij auto’s. En niet bij KwikFit-achtigen, voegt Gerrit van Vliet toe. Jan Gerritsen dringt erop aan dat er bij reparaties ook goede alternatieven voor merkeigen onderdelen gebruikt kunnen worden. Om voorkeursbehandelingen uit te sluiten stelt Juliaan Postma voor dat de keuringen uitgevoerd worden door een garage waar de motor niet in onderhoud is.

Keuringsinstantie

Richard van der Voort geeft de voorkeur aan een volledig onafhankelijke keuringsinstantie, maar dat is vooral omdat hij in zijn omgeving geen garage kent aan wie hij zijn motor zou toevertrouwen. Zo’n aparte keuringsinstantie wordt zeker niet alleen voor het motorpark in het leven geroepen.

Keuring bij beurt

De suggestie om keuringen indien mogelijk met een beurt te combineren wordt meer dan eens gedaan. Logisch: bij een beetje serieuze beurt worden alle slijtage-onderdelen sowieso gecheckt. Dat scheelt dus geld én tijd, en bij een groot tekort aan monteurs (dankjewel, Joop Hans) is dat mooi meegenomen. Rien van Pelt stelt voor om keuringen pas na de garantieperiode te verplichten: zolang de motor nog onder de garantie valt laat vrijwel iedereen het onderhoud bij de dealer doen. Een apk biedt in die periode geen toegevoegde waarde.

Periodiek of anders

Jan Vastbinder, Charles Borgs, Jan Verdonschot en een aantal andere respondenten voelen wel wat voor een keuring na een (stevig) ongeval, zoals bij onze zuiderbu-

Peter Kanters: "Er komt geen apk. No worries."

ren. Jan Gerritsen: "Of die keuring nodig is kan door de schade-expert beoordeeld worden." Volgens Bart Wolfswinkel is zo'n systeem lastig waterdicht te krijgen. "Dat zou alleen kunnen als elk ongeval bij de diverse instanties gemeld wordt, waarop dan ongeacht de grootte van de schade een WOK-melding zou moeten volgen." Dat zou zomaar kunnen betekenen dat je wekenlang niet op een motor mag rijden die uiteindelijk dik in orde blijkt te zijn.

Bij verkoop

Ook de suggestie van keuring bij verkoop van gebruikte motoren wordt een paar keer gedaan, maar dat gaat 'm zeker niet worden: in Vlaanderen werd deze keuring ingevoerd en na de voorspelbare ineenstorting van de tweedehandsmarkt binnen een paar jaar weer net zo hard afgevoerd.

Bij import

Jan Gerritsen stelt een keuring bij import voor. "Er worden nu veel schademotoren ingevoerd, minimaal opgeknapt, van veel blingbling voorzien en voor weinig op de markt gebracht. Dat kan zomaar levensgevaarlijk zijn voor de 'gelukkige' koper en het verstoort de bonafide markt. Ik heb het dan vooral over Amerikaanse schade-Harleys, maar daar blijft het niet bij."

Voordeel

Je zou ook met een vrijwillige keuring kunnen werken en daar dan een voordeel aan verbinden, suggereert Piet Bok: "Biedt een korting op de verzekeringspremie als je je motor periodiek laat keuren." Een andere inzender wil motorrijden op een heel andere manier veiliger maken: "Laat motorzaken meekijken in hoeverre mensen de motor die ze willen kopen ook daadwerkelijk beheersen, en doe ook nog een extra test bij nieuwe rijbewijshouders die een motor willen kopen." Is onze vraag alleen of de motorhandel voor zulke plannen voelt. We vrezen van niet.

Custombikes

Boeiende vraag is wat een apk zou gaan betekenen voor mensen die niet alleen zelf sleutelen, maar ook met plezier de zaag in hun vervoer zetten. Van de Yamaha FJR 1300 op de foto op bladzijde 17 verdween nog veel meer dan het voor de duo en de koffers bedoelde hulpframe. Zo zit de accu, nu op tankhoogte zichtbaar boven het voorwiel, normaal achter plaatwerk. Terechte vraag van de eigenaar: "Wat zegt een keurmeester straks van mijn verbouwing?"

Klassiekers

Soortgelijke vragen leven ook bij eigenaars van klassiekers, zoals Sander van Reedt Dortland: "Als trotse eigenaar van twee van zulke motoren vind ik het belangrijk dat de apk zich beperkt tot de eisen uit het bouwjaar. Zodat ik geen ABS hoef te installeren op mijn 1956 Jawa. En geen knipperlichten op mijn 1941 Indian…" Geen paniek: voertuigen worden niet afgekeurd op eisen die niet golden

Henry van Furstenberg: net aan de goede kant

Sander van Reedt Dortland: "Knipperlichten op mijn Indian?"

bij hun eerste toelating. Daarnaast nemen we aan dat voor motoren straks dezelfde apk-vrijstelling geldt als voor auto's van vijftig jaar of ouder. Henry van Furstenberg zit met zijn 1975'er dus net aan de goede kant.

Of niet?

En als we nou gewoon nee blijven zeggen? Ron Westenborg dacht dat EU-landen Europese maatregelen kunnen weigeren als ze daar goede redenen toe hebben. Punt daarbij is dat die mogelijkheid voor een motor-apk altijd bestond, maar dat Europa daar dus juist vanaf wil. Blijft wel dat de uitvoering van een motorkeuring in ons land op enorme praktische hindernissen stuit, onder meer bij de RDW. Het is aan onze overheid, die zoals bekend tegen een motorkeuring is, om dit in Brussel aan te kaarten. Als Brussel dan nog bestaat. Want dat weet Peter Kanters zeker: "De dagen van de EU zijn geteld. Er gaat dus geen motor-apk komen. No worries." Wij zijn daar helaas veel minder zeker van, zoals je begrijpt.

OVER DE KOP

Arjan Vlaanderen

De MAG vroeg op Facebook om foto's van gevallen motoren, graag met toelichting. Arjan Vlaanderen reageerde uitgebreid. We delen zijn verhaal graag met je. Dank, Arjan!

Het is 1 december 2025. Koud. Er staat 200 kilometer file, dus ik kies de motor. Ik trek mijn Damen-pak aan, zet mijn verwarmde handschoenen aan en stap op. De weg is nat, dus extra waakzaam. Vlak voor Amsterdam stroopt het verkeer op. Ik laveer waar mogelijk om de auto's heen. Nee, dat mag hier niet, maar het kan wel. En ik rijd niet voor niets motor.

In de verte stapt iemand uit zijn auto en loopt er omheen. Dat stopt het verkeer. Ik passeer de file. Als hij instapt en het verkeer weer gaat rijden, sluit ik drie auto's achter hem aan. De chauffeur stuurt meteen naar de bushalte. Hij stopt. Er springen vier mannen uit de auto. Ze kijken alle vier mijn kant op. Ik kijk terug. Je hoort gekke dingen tegenwoordig.

Als ik weer voor me kijk, is het groene licht oranje. Er staat een auto voor me. Ik rem uit alle macht en probeer nog weg te sturen. Tevergeefs. Mijn ABS ratelt. *Brace for impact*, weet ik uit mijn crosstijd. Ik doe mijn kin om m'n borst om beter door te kunnen rollen, maar vergeet mijn stuur los te laten. Mijn benen slingeren over me heen en ik beland met een harde klap plat op straat. Nou ja, plat... Er zat nog wel een rugtas met een laptop en schoenen tussen.

Ik voel pijn, veel pijn. Haal adem. In, uit, in, uit. De pijn zakt iets. Ik doe mijn kinstuk omhoog. Een collega-motorrijder maant me om te blijven liggen. Prima. Ik doe de eerste checks. Tenen bewegen. Nek doet geen pijn, linkerpols wel. Maar alles werkt. Zitten. Rugtas af, oordopjes uit, handschoenen uit, helm heel voorzichtig af. Daar zit ik dan, op het koude asfalt.

In de verte hoort ik sirenes. Ik voel dat het goed zit, draai me op mijn knieën en sta op. Au, mijn heup. Mijn Kawasaki wordt door omstanders overeind gezet en ik ga de ambulance in Foto's, scans. Alles is heel. Mijn rug ook, en daar zat mijn angst. Ik ben al vanaf mijn veertiende rugpatiënt, met twee toen al vastgezette wervels. 's Nachts beleef ik mijn val wel honderd keer.

Na vier dagen kan ik met een kruk weer voorzichtig vooruit. De schade aan mijn Versys is groter. Kromme voorvork, lekke radiateur, gedeukte tank, alle kappen kapot. Alleen aan onderdelen is dat al 9 duizend euro. De verzekering keert genoeg uit voor een andere Versys. Ik rijd weer, zoals ik al dertig jaar doe.

Dit was mijn zwaarste crash tot nu toe. Daar wil ik het graag bij laten. Dus de moraal? Blijf alert. Laat je door niks afleiden. Het zijn niet altijd de koekblikken. Dit was helemaal mijn eigen schuld. En die rugtas draag ik nooit meer. Niet op de motor, in elk geval. ■

JENNIFER!!

KLEDINGCOMPROMIS

Death Valley, de heetste plek op aarde

Het is alweer een jaar geleden dat Richard en ik in Anchorage op onze motoren stapten om aan ons grote pan-Amerika-avontuur te beginnen. Belangrijke vraag vooraf: wat trek je aan voor een trip die je zowel door Alaska als door Death Valley stuurt?

In werkelijkheid begon dit avontuur dus al veel eerder. Van het regelen van visums en het motortransport tot het uitstippelen van de 30.000 kilometer lange route en beslissen wat je allemaal meeneemt aan spullen en kleding. Dat doe ik voor veel kortere trips trouwens ook. Wat voor weer wordt het? Komen we ergens waar je een geel hesje bij je moet hebben? Voor een vijf maanden lange reis door verschillende landen, klimaten, landschappen en seizoenen kost het natuurlijk wel wat meer tijd om je kleding uit te kezen.

Halve wereldreis

Bij het aanschaffen van motorkleding bepaal ik altijd eerst aan welke eisen het moet voldoen. Voor mij geldt dan altijd dat ik optimaal beschermd ben, dat protectoren op de juiste plek zitten en dat de kleding comfortabel is. Andere eigenschappen, zoals water- of winddichtheid, hangen af van wanneer en waar ik de kleding ga dragen. Op een zomerse dag toeren ben ik bijvoorbeeld heel gelukkig met een lichte motorjeans en leren jasje, terwijl ik tijdens een winterse woon-werkrit niet zonder een waterdicht, warm pak kan. Fijn dat ik die opties thuis heb hangen, maar op zo'n halve wereldreis kan je niet je hele garderobe meesleuren.

Death Valley

Onze noordelijkste bestemming lag aan de Arctische Oceaan, de zuidelijkste aan de poort naar Antarctica. Op beide plekken kan het zelfs in de zomer sneeuwen, dus moest een pak mij in ieder geval warm en droog kunnen houden. Maar onze route voerde ook door warme gebieden, waaronder de heetste plek op aarde, Death Valley. Mijn pak moest dus ook voldoende verkoeling kunnen geven. Gelukkig hadden we tijdens een eerdere reis naar het verre oosten al ervaring opgedaan met extreme temperatuurverschillen.

Doorweekt

Tijdens die reis was het in Iran vaak boven de 40°C en reden we in Mongolië bijna dagelijks in een kille -12°C. Richard en ik hadden heel verschillende keuzes gemaakt. Hij ging voor veel verkoeling, met een niet-waterdicht pak met maximale doorwaaimogelijkheden. Ik koos juist een waterdicht pak met ventilatieritsen en een uitneembare thermovoering. Je raadt het al. Waar ik in de Iraanse woestijn bijna oververhit raakte, was Richard comfortabel aan het cruisen. En toen ik warm en droog door de Siberische sneeuwbuien reed, moest Richard stoppen om zijn regenkleding aan te

trekken – en tegen die tijd was zijn pak al doorweekt.

Waterdicht

We kwamen er toen al achter dat het onmogelijk is om een pak te vinden dat geschikt is voor alle weersomstandigheden. Je moet altijd concessies doen. Toch was ik redelijk tevreden met mijn keuze voor de Mongolië-reis (zie Jennifer!! in MAGazine 171, red.). Hoewel ik het af en toe te warm had, zat ik over het algemeen comfortabel op de motor. Voor deze Pan-Amerikatrip kocht ik dus een bijna identiek pak. Ook Richard koos dit keer voor een waterdichte combinatie, omdat hij het in de winterse omstandigheden naar Mongolië juist liever warmer had gehad. Met minder doorwaaimogelijkheden zou dat in de hitte minder prettig zijn, maar in de sneeuw zou het aanzienlijk meer comfort bieden.

De slechtste

Van alle zorgvuldig afgewogen keuzes die we voor deze reis maakten, bleken die voor onze waterdichte pakken misschien wel de slechtste. In de Canadese toendra troffen we heerlijk weer. Zelfs aan de Arctische kust was het 20°C, en hoewel we vaak in de vorst en blubber wegreden, voelde het meestal niet veel kouder dan een miezerige Nederlandse herfstdag. Ook op de plekken waar het pittig koud kan worden, zoals in de hoge Rockies, het Andesgebergte en op het Tierra del Fuego, was het meestal vrij mild en zagen we weinig neerslag. Richard heeft zijn thermovoeringen dus niet eens aangeraakt. Ik krijg het sneller koud en heb ze dus wel gebruikt, maar veel minder dan verwacht.

Föhn

We maakten uiteindelijk veel meer kilometers door de hitte dan door de kou. In de droge woestijnlucht was het nog redelijk uit te houden, maar in het tropische Centraal Amerika was het af en toe echt afzien. We zouden er tegen het eind van het regenseizoen zijn en dachten dat waterdichte pak dus wel nodig te hebben, maar niets was minder waar: die tropische buien zijn zo warm dat je het verre van koud krijgt als je natgeregend wordt. Sterker nog, die buien zijn best fijn als het bloedheet is, zeker als de rijwind normaal voelt alsof iemand met een warme föhn op je gezicht staat te blazen. Daar heeft deze zomer iedereen ervaring mee kunnen opdoen, en wij een graadje of wat meer. In die zin is het goed dat je de foto's op deze bladzijdes niet kunt ruiken. Waterdicht van buitenaf betekent namelijk ook waterdicht van binnenuit…

Mexico: onwel door de hitte

Ochtendvorst in Alaska

Mijn doorweekte laarzen. Regen? Zweet!

Liever met

Onze pakken bleken achteraf dus niet optimaal voor deze reis. Maar je moet wat. Voor meerdere pakken heb je op zo'n trip simpelweg geen ruimte, en hoewel we genoeg mensen zonder motorkleding zagen rijden, zijn wij allebei liever beschermd, vooral op de vele slechte wegen en in het soms onvoorspelbare verkeer. We hebben het dus maar geaccepteerd. Volgende keer gaan we voor een doorwaaipak met losse regenkleding. Want extra lagen aantrekken kan altijd en als het droog is biedt een regenpak bescherming tegen de kou. Wij hebben ervan geleerd en we weten ook welke keuzes wél goed uitpakten, zoals onze bagage. Daar vertel ik de volgende keer meer over! ■

Na 1.000 modderige kilometers over de onverharde Dempster Highway: de wassstraat!

RIDERS

De MAG maakt het mogelijk, RIDERS maakt het memorabel. Samen rijden...samen beleven!

WORD ONDERDEEL VAN DE COMMUNITY

GRATIS TOEGANG TOT 3 BEKENDE MOTOREVENTS

Sta op de gastenlijst van RIDERS Festival, Bigtwin Bikeshow & Expo en MOTORbeurs Utrecht.

LEKKER LEZEN, ALTIJD EN OVERAL

Lees alle premium artikelen, reportages, testen en interviews op Motor.nl en Bigtwin.nl
én lees de magazines MOTO73, Promotor en Bigtwin Custombike Magazine bladerbaar online.

RIDERS CLUB EN ONLINE PLATFORM

RIDERS is een motorclub die écht leeft. Vind RIDERS in jouw regio via het online platform riders.nu, zet er routes op om samen te rijden of schrijf je in voor ritten opgezet door andere RIDERS. Ontmoet elkaar online en maak kennis offline.

€54,- PER JAAR • 1200+ LEDEN • JAARLIJKS OPZEGBAAR

JOIN THE RIDE VIA RIDERS.NU/ACTIE

GELUIDSONDERZOEK DE MEIJE

De meetlocatie. Ander verkeer werd niet gemeten.

Tot twee keer toe won de MAG een rechtszaak tegen de gemeente Bodegraven-Reeuwijk. De Meije ging in die gemeente weer open voor motorrijders. Dat zat ze niet lekker. Dus lieten ze aan diezelfde Meije geluidsmetingen doen, en daarbij bedacht iemand iets slims. Hoewel?

Vera de Bruijn

De gemeente schakelde voor de geplande metingen een ervaren partij in: Geluidbureau Valersi, de organisatie die in opdracht van de gemeente Drechterland ook de geluidsmetingen aan de Zuiderdijk deed. Het was onder meer op basis van deze metingen dat het motorweekendverbod aan die dijk eind 2024 werd opgeheven. Gebleken was dat niet alleen motorfietsen, maar ook auto's hoge piekbelastingen veroorzaken. De heel voorzichtig geformuleerde conclusie van Drechterland: "Het onderzoek toont onvoldoende aan dat de geluidshinder zodanig toe te schrijven is aan motorfietsen, dat dit een algeheel verbod in de weekenden voor alleen motorfietsen rechtvaardigt." De dijk ging dus weer open.

Slim?

Dus wat bedachten Valersi en/of de gemeente Bodegraven-Reeuwijk voor de metingen langs de Meije? Gewoon geen ander verkeer meten! Voor een rechter houdt zo'n onderzoek echter geen stand, zeker niet in combinatie met de zaak Zuiderdijk. Zonder metingen van andere voertuigen kan een gemeente nooit aantonen dat alleen motoren verantwoordelijk zijn voor de ervaren overlast – en al helemaal niet als het aantal passerende motorfietsen in de onderzoeksperiode slechts 11,5% van het totaal aantal voertuigen uitmaakte.

Morsdood

Het enige wat zo'n autoloze onderzoeksopzet in onze ogen laat zien, is een sterke vooringenomenheid. Die vooringenomenheid blijkt ook uit het feit dat het onderzoeksrapport spreekt van een gemiddeld piekbronvermogen van maar liefst 112 dB(A), met niet minder dan negen motorfietsen met ongeloofwaardige scores van 120 tot 140 dB(A). Hoe zit dat? Valersi ging op een wel heel eigen manier te werk: het gemeten geluidsniveau werd teruggerekend naar het geluidsniveau direct aan de uitlaatopening. Deze 'berekende piekvermogens' leiden bijna automatisch tot zulke onzinnig hoge maar volstrekt irrelevante getallen. Ook hier zal een rechter niets van heel laten – maar een paar boze bewoners waren natuurlijk reuzeblij met deze morsdode mussen.

2,2%

Dan noemen we nog niet eens dat de conclusie van het rapport gebaseerd is op de resultaten van slechts 63 (2,2%!) van de in totaal 2.900 gemeten motorfietsen. We noemen ook niet dat de acht onderzoeksweken vrijwel allemaal in de altijd drukkere vakantieperiode vielen, terwijl de afsluiting voor 26 weken per jaar geldt. Of dat bewoners altijd over grote groepen motoren klagen, terwijl daar in het onderzoeksrapport geen woord over terug te vinden is.

Zonde

Bodegraven-Reeuwijk schiet hier dus niets mee op. Zonde van het geld, voor de gemeente. Ook de gemeente Woerden heeft blijkbaar ingezien dat dit rapport ze niet gaat helpen om hun deel van de Meije dicht te houden. Anders hadden ze er wel mee geschermd: de metingen vonden immers plaats in het buurtschap Meije, met de geluidsmeter op nog geen honderd meter van het motorverbod voor het Woerdense deel. De enigen die blij zijn met het onderzoek, dat zijn wij. Dank, Bodegraven. We zien de rechtszaak met Woerden vol vertrouwen tegemoet! ■

Halvarssons Racken en Rinn

Dat was me nog nooit gebeurd. Ik stap een hotellobby in. Mooi jack, zegt de receptioniste. Fijne binnenkomer voor de dik leren Halvarssons Racken. Maar belangrijker is dat ik me op de motor nooit veiliger voelde dan in dat jack met de bijbehorende Rinn-broek.

Tekst en foto's: Hugo Pinksterboer

Met die Racken en Rinn maakt Halvarrsons niet alleen een van de zeer weinige leren toercombi's, maar ook een van de weinige combinaties met de volle drie A'tjes op hun CE-certificaat. Bovendien zijn zowel jas (€ 699,-) als broek (€599,-) er ook in damesmodellen, de Vitsand en de Velen. Lengtematen ontbreken helaas. Ik reed een jaar in de Racken en de Rinn, waarbij de belangrijkste conclusie tijdens mijn eerste rit al getrokken was: wat voelt dit safe.

Kleine zeven kilo

Dat veilige gevoel heeft een heel simpele oorzaak. Een paar, eigenlijk: de dikte van het materiaal, het bijbehorende gewicht en de lange, daardoor makkelijk te bedienen en dus vrijwel altijd gebruikte verbindingsrits. Dat stevige gewicht is in het begin even schrikken, om het over de reacties van garderobepersoneel maar niet te hebben. De jas weegt inclusief vijf level 2-protectoren bijna vier kilo, en de broek gaat met vier protectoren richting de drie. Zet je naast de niet meegeleverde rugprotector ook de optionele borstprotector in de jas, dan gaat het gewicht nog verder omhoog. Slecht nieuws? Niet echt. Bij het dragen voel je er eigenlijk niets van.

Strak

Wat je wel meteen merkt, is dat het relatief dikke leer minder flexibel is dan textiel. Aan- en uittrekken kost wat meer energie, en zeker als het spul nog nieuw is beweeg je er wat minder makkelijk in. Met de verbindingsrits dicht was het zelfs even een uitdaging om mijn helm van de plank boven de deur te pakken. Maar het gaat allemaal wel, zeker als het na verloop van tijd wat soepeler wordt. Het dikke leer betekent dat kraag, manchetten, mouwen en pijpen niet in wijdte verstelbaar zijn. Het materiaal laat zich immers lastig plooien. Dat het pak er zonder die verstelmogelijkheden strakker uitziet is mooi meegenomen.

Comfort

Met het draagcomfort is niks mis. Natuurlijk kan het dikke leer soms in de weg zitten, maar het is zacht en soepel. Bovendien zitten er stretchpanelen in de nek en bij de schouderbladen; niet speciaal voor dat comfort, maar omdat het jack is voorbereid op een airbagvest. Winterhandschoenen gaan moeiteloos over de niet verstelbare manchetten heen, de schachten van de meeste zomer- en tussenseizoenhandschoenen passen er makkelijk in. De meeste, maar dus niet allemaal. Tip: neem je handschoenen mee als je een nieuwe jas koopt, zeker als het er een van leer is.

Ruim rond de buik

De broekspijpen zijn ruim genoeg om over de schachten van toerlaarzen heen te vallen. Het dikke materiaal maakt een riem vrijwel overbodig, zeker in combinatie met de lange, op alle jassen en broeken van het merk aanwezige verbindingsrits. De ruime broeksband zorgt wel snel voor een bouwvakkersdecolleté. Dan is een riem dus fijn. Die ruime taille is nodig om bij koude extra bovenkleding in de broek te kunnen stoppen. Belangrijk, want anders kan je

Versterkte steekzakken

Valt makkelijk over toerlaarzen

Werkt met meeste handschoenen

de verbindingsrits niet sluiten. Om diezelfde reden kies je een niet al te brede riem. De twee broekzakken zijn gemaakt van hetzelfde solide materiaal als de twee steekzakken, het borstzakje en de binnenzak van de jas. Dat maakt ze bestand tegen sleutels, meldt Halvarssons desgevraagd. Mooi streven, maar wie bij een valpartij heel wil blijven bewaart die wapens onderweg liefst elders.

In de regen

Het runderleer is effectief waterafstotend gemaakt. Na drie kwartier in een milde regenbui was heel even schudden genoeg om het pak weer droog te laten aanvoelen, zelfs voor een stuk keukenpapier. Dat was ook het geval na een rit met twee korte, hevige buien. Om deze kwaliteiten te behouden, vraagt het leer wel om onderhoud met blanke leerwas of -vet. De fabrikant beveelt Nikwax aan. Voor heviger stortbuien zijn jas en broek voorzien van een waterdicht Dryway-membraan, dat tussen het leer en de Outlast-voering in zit.

Geen regenritsen

Bij zulke buien bestaat wel de kans dat het water bij de relatief ruime kraag naar binnen komt. Een losse, over de jas vallende waterdichte col biedt dan uitkomst. Ook zijn de ritsen niet waterdicht, en dan gaat het met name om de rits van de jas. Ondanks de leren flap die hem van binnenuit afschermt, kan er daar water binnenkomen, zo meldde een collega-motorschrijver. Halvarssons stelt dat er omwille van de styling voor gewone ritsen en niet voor waterdichte exemplaren gekozen is. De locatie van de ritsen op de broek (ventilatie, pijpen) is zo gekozen dat water er niet makkelijk binnenkomt.

In de kou

Naast het Dryway-membraan hebben jas en broek een temperatuurregulerende Outlast-voering, die je bij afkoeling warm houdt en die warmte opneemt als het te heet wordt. Hoe effectief dat in dit pak is, is zonder direct vergelijkingsmateriaal niet te zeggen. Maar één ding is helder: ik ken geen andere kleding die je zo goed tegen de kou beschermt en het tegelijkertijd bij zomerse temperaturen nog prima doet. Op een Pan-European was een testrondje van een kwartier bij -4° met mijn dikste motorjeans echt afzien, een perfect winddichte Stadler-broek over een gewone spijkerbroek leverde koude benen, maar een Racken op de blote huid hield diezelfde kou prima buiten. Voor langere ritten draag je er een winterlegging onder. Een enkele goede Windstopper onder het jack was tot een temperatuur van een graad of 4° voldoende, achter de ruit van diezelfde GSA.

In de warmte

Leer in de hitte is niet fijn, zeker niet als het zwart leer is. Met dit pak valt dat dus alles mee. Daarbij is de belangrijkste rol weggelegd voor het TFL Coolsystem. Klinkt als een tovertruc, maar 't is pure natuurkunde. Dat leer warmte absorbeert, is het gevolg van de inwerking van licht in het voor ons onzichtbare (nabij infrarood, NIR) deel van het kleurenspectrum. Het TFL Coolsystem werkt met speciale kleurstoffen en pigmenten die dat licht niet absorberen maar reflecteren, zo lezen we in een artikel op Leather.com. Of dat inderdaad de geclaimde 20° scheelt hebben we niet kunnen controleren. Wel was er ook op filefiltersnelheid bij 25° nog prima in te rijden, ondanks de beperkte maar slim, zoveel mogelijk naar buiten geplaatste ventilatieopeningen. Dat het Coolsystem niet meer werkt als je het leer met gekleurde was of vet nabehandelt, spreekt voor zich.

Mooiweerwandeling

De keerzijde van de uitstekende koudebescherming van de combinatie merk je pas als je er bij mooi weer een stukje in gaat lopen: tegen warmte van binnenuit doet het Coolsystem natuurlijk niets, en je verliest liters vocht. Ook zonder overmatige transpiratie is een koele legging onder de broek een goed idee. Je voorkomt daarmee dat hij 's zomers aan je huid plakt, wat voor verrassingen kan zorgen als je een voet aan de straat wilt zetten. Bovendien laat leer zich lastig wassen, in tegenstelling tot die legging.

Nog een keer

Je hebt twee soorten motorrijders: zij die al gevallen zijn en zij die nog moeten. Ik hoor bij die eerste club. Maar als ik dan nog een keer ga, dan bij voorkeur met dit pak aan. Niet goedkoop, maar gezien het veiligheidsgevoel, de gebruikte materialen, de features en het afwerkingsniveau meer dan de moeite van het overwegen waard. ■

Ruime kraag

Slim: naar buiten geplaatste ventilatieritsen

VOERENDAAL SLUIT 34 WEGEN AF
TET-route in gevaar

De Limburgse gemeente Voerendaal sloot in één doffe klap maar liefst 34 deels onverharde wegen af voor al het gemotoriseerde verkeer. Zoals je weet komen we daar normaal niet voor in actie. Maar wel als daarmee opnieuw een deel van de Trans European Trail (TET) verdwijnt en de mogelijkheden om offroad te rijden nog verder ingeperkt worden.

Vera de Bruijn

Met de maatregel worden de 34 in het buitengebied gelegen wegen aantrekkelijk gehouden voor inwoners en recreatie, zo lezen we op een regionale site. Daarbij wordt niet voor het eerst vergeten dat offroadrijders op de TET-route ook tot die recreanten behoren. De verkeerskundige van de gemeente Voerendaal bleek niet eens te weten dat delen van deze wegen onverhard zijn.

Afvaldumping

In het verkeersbesluit van de gemeente wordt ook aangevoerd dat de combinatie van gemotoriseerd en langzaam verkeer op de wegen tot de bekende 'gevoelens van verkeersonveiligheid' leidt, zonder dat met cijfers te staven. Een ander argument voor de afsluiting is het groeiende aantal afvaldumpingen. "In de huidige situatie is het vrijwel onmogelijk om hier handhavend tegen op te treden", stelt de gemeente.

Op de motor?

Dus omdat handhaven vrijwel onmogelijk is, sluit je die wegen gewoon maar af voor al het gemotoriseerde verkeer? En ook voor motorrijders, die toch niet makkelijk van afvaldumping te beschuldigen zijn? Opvallende keuzes, waar we de gemeente in het door ons aangetekende bezwaar tegen de afsluiting natuurlijk op gewezen hebben. In dat bezwaar hebben we ook opgenomen dat het positieve politieadvies niet op feitelijke ongevallencijfers gestoeld is, en dat er van een volledige belangenafweging geen sprake is geweest. Motorrijders werden er in elk geval niet bij betrokken, en wij wisten alleen van de afsluiting omdat we hier door een TET-rijder op geattendeerd werden.

Onder druk

Zoals je weet ondernemen we in principe alleen acties tegen wegafsluitingen die uitsluitend voor motorrijders gelden, en niet tegen afsluitingen voor al het gemotoriseerde verkeer. Voor de TET maken wij echter een uitzondering. Als we tijdig worden getipt, komen we voor deze route altijd in actie. De reden is simpel: Nederland loopt bepaald niet over van de mogelijkheden om offroad motor te rijden, en een groot deel van de TET-route loopt in Nederland al over asfalt. Het onverharde deel werd in 2021 nog verder ingekort door de afsluiting van 25 deels onverharde wegen bij Nederweert. Als we ons niet keihard voor het behoud van het restant inzetten, blijft er uiteindelijk bar weinig over – en dat in een tijd waarin de populariteit van offroadrijden enorm toeneemt. We gaan ervoor! ■

BELANGENVERENIGING MAG in ACTIE VOOR MOTORRIJDERS

Koen Theeuwen

Voerendaal: 34 deels overharde wegen afgesloten

Al MAG-verzekerd?

MAG MOTORRIJDERS ACTIEGROEP VERZEKERINGEN

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

Biker's Velgen-Duivel

De sterkste vuilmagneet? Je velgen. Kettingvet, remstof, pekel. De beste oplossing? Vaak poetsen. Doe je dat niet, dan moet je naar sterker spul grijpen. En dat was er nu, begreep ik.

Tekst en foto's: Hugo Pinksterboer

Een enkele eerdere poging om mijn door 100.000 doorrijdkilometers zwaar vervuilde velgen aan te pakken, strandde in een berg frustratie. Velgenreiniger, hard boenen, schoonspuiten. Natte vinger eroverheen. Zwarte vingertop. Biker's Velgen-Duivel, een voor motorfietsen aangepaste velgenreiniger van het Duitse Tuga Chemie, zou de oplossing bieden. Deze groene Biker's versie is veilig voor onder meer kunststof, lak, poedercoatings en milieu. Het recept is simpel. Velg inspuiten, laten inwerken, eventueel een borstel erbij pakken en goed afspuiten. Het resultaat? Verbluffend. Een natte vinger bleef schoon en een meebehandelde, in geen vijf jaar schoongemaakte remklauw bleek helemaal niet donkergrijs te zijn.

Toch bleven er nog vlekken over, ook al gaven ze niet af. Daarmee werd het tijd voor het zware werk: de rode, nadrukkelijk niet voor motorfietsen geschikte Aluminium-Duivel velgenreiniger.

De achtervelg voor en na de behandeling met de rode Alumium-Duivel Velgenreiniger

Remklauw na een beurt met de groene reiniger

Maar als ik ermee naar een wasstraat zou rijden, mijn bandenspanningssensoren zou verwijderen, alleen op de velgen zou mikken en de reiniger na max twee minuten met veel water zou wegspuiten... Licht onzeker, toch geprobeerd. Als nieuw werden de velgen niet, mede door corrosie bij veel spaken. Zwart zijn ze wel weer, goeddeels.

Kunst is om ze nu zo te houden, zonder die effectieve tweede stap ooit nog uit te willen voeren. Met een goede reiniger is dat onderhoud het werk niet, weet ik nu. Moet je het wel regelmatig doen. Al is het niet voor de looks, dan wel voor het behoud van je vervoer en om latere kosten te voorkomen. Nieuwe velgen door vastgeroeste spaaknippels, bijvoorbeeld. Les geleerd. Doe er je voordeel mee. ■

GWS-MELDINGEN

Gevaarlijke wegsituaties gesignaleerd

Deze drempel mag van ons blijven liggen.

Het lijkt van de buitenkant misschien wel 's saai, die gevaarlijke wegsituaties, maar het tegendeel is waar. We staan met regelmaat paf over beslissingen van de veronderstelde deskundigen die zich met de inrichting van onze wegen bemoeien. En het is dat het zo triest is, anders zou je er bijna om kunnen lachen.

In een buitenbocht van de Haagse Madesteinlaan ligt het Yuverta VMBO. In het verleden stonden er aan weerszijden van die bocht zowel een 30km-bord als het waarschuwingsbord 'Spelende kinderen' met een onderbord 'Schoolzone, matig uw snelheid.' Tot een wijze geest bedacht dat die borden maar weg moesten. In plaats daarvan kwam er een vangrail. Je mag er dus best lekker doorrijden, en daarbij hoef je je heus niet onveilig te voelen. Mooi toch? Behalve voor die schoolkinderen, want precies in het midden van die bocht kan je tussen de vangrails door zo over het fietspad heen richting het schoolplein knallen. Minstens net zo onbegrijpelijk is dat niet alleen de buiten- maar ook de binnenbocht van een vangrail voorzien is, en dat geldt ook voor de op ons verzoek aangebrachte motorvriendelijke onderplank. En nu maar wachten op de eerste weggebruiker die de binnenbocht uitvliegt...

Driemaal mis

Minstens net zo onbegrijpelijk is de opstelling van de gemeente Zaanstad in de zaak rond een in een bocht geplaatste taluddrempel, die daar volgens de geldende richtlijnen helemaal niet mag liggen (zie GWS-meldingen, MAGazine 198). De betreffende ambtenaar houdt bij hoog en laag vol dat de betreffende situatie zowel bij het ontwerp als na onze melding verkeerskundig beoordeeld en getoetst is, en "dat er geen verkeerskundige tekortkomingen naar voren gekomen zijn die aanleiding geven tot aanpassing van de inrichting." Geheel tegen onze verwachting in zijn ze er blijkbaar niet op de hoogte van die richtlijnen. Omdat wij de beroerdsten niet zijn, hebben we daar in een volgen-

de mail dus maar uit geciteerd. “In de landelijk geldende Richtlijn Drempels Plateaus en Uitritten wordt het volgende vermeld: ‘De drempel moet in een rechtstand liggen en niet in een bocht vanwege het optredende discomfort door dwarskrachtreacties. De drempel/het plateau moet op de locatie op afstand goed herkenbaar zijn.’ De door ons bedoelde drempel ligt NIET in een rechtstand, hij ligt WEL in een bocht en hij is op de locatie NIET op afstand herkenbaar. Kort samengevat: er worden drie voorwaarden gesteld. Aan geen van deze drie voorwaarden wordt voldaan. En u stelt dat er geen verkeerskundige tekortkomingen naar voren gekomen zijn?” Antwoord bleef uit. Maar onze tanden staan diep in de Zaanse kuiten.

En nog eentje

De plateaudrempel in de bocht in de Nieuwkuijkseweg in Vught, ter hoogte van nr. 34, ziet er allerminst gevaarlijk uit. Motorrijders weten beter. Floris Aarts: “Ook als ik een beschaafde 55 à 60 km/u rijd, kom ik er de samba dansend af.” De bewoners van het pand in de bocht geven hem gelijk: er landen met enige regelmaat motorrijders vanuit noordelijke richting bij hun in de heg, nadat ze eerst de weg overstaken en zowel de berm als het fietspad kruisten. MAG-verkeersvrijwilliger Frank Nijdam bevestigde het door Floris geschetste beeld: “Een verraderlijke situatie.” We hebben de gemeente aangeschreven.

Maar hier wel

Dat we ondanks die acties geen hardliners zijn, is ook duidelijk. De drempel op de foto op bladzijde 30 mag van ons bijvoorbeeld gewoon blijven liggen. Waarom kan het hier wel, in deze bocht in de N707, richting Zeewolde? Om te beginnen omdat het een snelheidsremmer voor een oversteekplaats is, maar ook omdat het een drempel is waar je op de motor makkelijk omheen kan. Bovendien staat er een waarschuwingsbord en is de bocht goed verlicht. In zo’n geval gaat de bescherming van de nog kwetsbaardere overstekers dus voor.

Twee

Bij meldingen van zulke drempels wordt nogal eens gesteld dat ze “plotseling onder een voor je rijdende auto vandaan kunnen komen.” Dat kan inderdaad, maar

Madesteinlaan, Den Haag. Je vraagt je toch af...

Zaanstad: drie voorwaarden, drie keer mis

Scherpenzeel: “Blijft maar een paar weken glad.”

alleen als je zo dicht op die auto rijdt dat alles gevaarlijk wordt. Hou dus liever gewoon die twee seconden volgafstand aan. Als zo'n auto dan opeens remt, heb je meteen wat minder kans op een verbogen voorvork en een gedeukt ego.

Bord in de bocht

Op het asfalt in de bocht van de Industrielaan naar Het Zwarte Land liet de gemeente Scherpenzeel een plakkaat 'verboden voor vrachtwagens' aanbrengen. We kregen een melding van een motorrijder die er twee keer bijna onderuit ging en besloten met de gemeente in gesprek te gaan. Zowel de beheerder openbare ruimte als de betrokken uitvoerder gaven aan de klacht te begrijpen, maar ze gingen er niks mee doen. Ook niet terwijl ze zelf motorrijden, en ook niet terwijl ze zelf aangaven dat het materiaal wel glad zou kunnen aanvoelen maar dat die gladheid na een paar weken verdwenen zou zijn. Je voelt 'm al aankomen: we laten het hier niet bij zitten. Zo'n plakkaat op een rechte weg is tot daaraan toe, maar in een bocht en dan op een niet te vermijden formaat? ■

Verraderlijke plateaudrempel in Vught

Makkelijker melden

Goed nieuws: het melden van gevaarlijke wegsituaties is een heel stuk eenvoudiger geworden. Het formulier werd duidelijker, foto's zijn direct te uploaden en op de bijgevoegde kaart kan je direct aangeven waar de situatie zich voordoet. Ook het bijhouden en verwerken van de meldingen is vereenvoudigd. Onze grote dank aan GWS-coördinator Robert van den Boogaard, die dit project realiseerde en Meldpunt Rood licht op dezelfde wijze aanpakte. Top!

Liever meer schade en minder motorrijder in beeld

MAG-SUCCES ALMERE

In MAGazine 18 schreven we uitgebreid over de zotte wegafsluitingen in Almere. Daar gingen twee straten zonder enige vorm van overleg op slot voor alle tweewielers omdat boomwortels de weg beschadigd hadden. Terecht? Welnee. Je kon er nog prima rijden. De MAG maakte er werk van.

Vera de Bruijn

We belden met de gemeente, we hadden contact met de wethouder, we tekenden bezwaar aan en zochten contact met motorrijdende buurtbewoners. Al snel begrepen we dat de gemeente de weg in oktober serieus gaat aanpakken. Een bezwaarprocedure zou dus eigenlijk al te lang gaan duren, nog afgezien van eventuele vervolgstappen.

Toch wilden we het er niet bij laten zitten. Van maart tot oktober niet kunnen motorrijden door een zot verbod? Onacceptabel. We hielden dus aan. Dat leidde in juni tot een schouw van de situatie, met medewerkers van de gemeente, de MAG en een motorrijdende bewoner. Met het ter plekke gesloten compromis waren alle huizen voor motorrijders weer bereikbaar. Niet op ideale wijze, misschien, maar wel het hoogst haalbare op deze korte termijn. En met een essentiële bijvangst: we hebben laten zien dat we slecht beargumenteerde afsluitingen altijd aanpakken, ook als het om een tijdelijke maatregel gaat. ■

MAG-lid aan het woord

WOUTER TE BRAAK over motorrijden

Ik ben Wouter, 35 jaar. Ik woon in Amersfoort en ik ben metaalbewerker bij een bedrijf in elektromontage en plaatbewerking.

Als kind wilde ik piloot worden. Dat had te maken met een gevoel van vrijheid en mijn fascinatie voor de techniek. Toen ik niet door een medische keuring kwam en die passie langzaam uitdoofde, ging ik op zoek naar iets anders. Het zaadje voor dat motorrijden was al eerder geplant, realiseerde ik me later pas. Dat was het boek *Motorfietsen* van Roger W. Hicks. Bij het bekijken van de foto's in dat boek had ik al eens gedroomd over verre reizen. Ik herinnerde me dat pas toen ik het boek jaren later bij een verhuizing weer tegenkwam. Een gesprek met een motorrijdende collega deed de rest. Bij mijn eerste les had ik dat gevoel van vrijheid, de belangrijkste reden om piloot te willen worden, weer helemaal terug. Zo beleef ik rijden nog steeds, iets waar ook zelf sleutelen en het warme welkom door andere motorrijders aan hebben bijgedragen.

Mijn lesmotor was een kikkergroene Kawasaki ER6N, en bij Hofland motoren stond een glanszwarte ER6F te koop. Ik heb hard gespaard en een paar weken nadat ik voor mijn A geslaagd was ging ik bij Hofland langs. Net toen ik binnenkwam hing een verkoper het bordje 'verkocht' aan die motor. Een paar dagen later kocht ik er een Honda VFR800FI.

Toen ik in 2023 naar de Motorbeurs Utrecht ging, had ik al een jaar geen motor meer. Door YouTube-video's was ik geïnteresseerd geraakt in elektrisch rijden. De modellen van Energica en Zero lagen ver boven mijn budget, maar in Utrecht kwam ik de stand van Ebroh tegen, met motoren voor niet meer dan 7.000 euro. Ik heb een proefrit gemaakt en kreeg een prima aanbieding, dus zonder dat ik er al te lang over had nagedacht stond er opeens een elektrische motor in mijn garage, de Spaanse Ebroh Bravo GLE. Ik besloot er een duurtest c.q. experiment van te maken. Hoe is het om met een e-motorfiets te leven? Daar schrijf ik later graag meer over.

> "Die lessen hebben me al meer dan eens voor een valpartij behoed."

Inmiddels rijd ik op een Bravo CR. Een mooier model met een grotere accu met 150 km meer actieradius. Ik zou er graag nog een motor op benzine bij kopen, een Suzuki GSX bijvoorbeeld, om het beste van twee werelden te hebben.

Met mijn eerste Bravo heb ik maandenlang woon-werk gedaan. Dat scheelde enorm in reiskosten ten opzicht van de auto, en ik kon de motor op de zaak gratis opladen. Nu rijd ik vooral voor m'n plezier.

Mijn onderhoud doe ik liefst zelf. Alleen wat ik minder goed kan, zoals de vering afstellen, laat ik bij een motorzaak doen. Wel jammer dat Ebroh hier geen merkdealers meer heeft. Via de importeur kan ik gelukkig wel aan onderdelen komen.

Het angstigste moment dat ik op de motor meemaakte was toen ik met mijn GLE onderweg was naar mijn werk. Ik stond achter een witte bestelbus voor een verkeerslicht te wachten. Toen het licht groen werd, reed de die bus niet voor- maar achteruit. Voor uitwijken was geen tijd, en voor ik het wist lag ik op de grond, mijn linkerbeen begraven onder mijn motor en mijn motor half begraven onder de bus. Hard lesje voor mezelf: ik kan beter in het zicht van de linkerbuitenspiegel gaan staan bij bussen zoals deze, op wat meer afstand. De chauffeur had eigenlijk het voorsorteervak naar links moeten hebben, bleek later. Het model van het frame voorkwam dat mijn been geplet was, en de schade aan de motor werd goed afgehandeld.

Nadat ik hard onderuit ging toen ik met mijn Yamaha Fazer een u-bocht maakte, lukte straatje keren niet meer echt goed. Ik ben naar Verkeerstraining Nederland gegaan, waar ze veel ervaring hebben in het leren omgaan met rijangst. Zo ben ik daar helemaal overheen gekomen. Ik kreeg er allerlei bruikbare tips over mijn rijstijl, en de lessen over omgaan met obstakels op de weg hebben me al meer dan eens voor een valpartij behoed. Echt! ■

HYPERPRO®
Suspension Technology

WWW.HYPERPRO.COM

Comfort and Safety

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

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

MAG GIVE-AWAY

Cora van der Beek wint Wiley X bril

“Toen ik het nieuwe MAGazine doorbladerde, zag ik eerst die give-away en daarna het artikel over de Wiley X-bril. Interessant, dacht ik. Ik heb die give-away nog eens bekeken en toen dat artikel een keer goed gelezen. Zo’n bril werkt dus ook tegen droge ogen? Daar kan ik wat mee. En nu heb ik ’m nog gewonnen ook!” Als brildrager heeft ze inmiddels met leverancier SpecialSpex prima afspraken gemaakt over de de gewonnen Wiley X Breach met glazen op sterkte. De bril komt Cora goed van pas op haar binnen- en buitenlandse ritten op haar Suzuki GSX-S1000GX, die ze dit jaar nieuw kocht. “Ik koos dit model vooral om z’n elektronisch instelbare vering, die je helemaal op je eigen wensen kan laten afstellen. Om de langere toertochten die ik in het buitenland maak te kunnen blijven doen, is dat voor mij echt essentieel. En zeker met koudere ritten is het dan fijn als je ogen ook goed afgeschermd zijn!”

MOTOR-VEILIG-HEID IN RIJOP-LEIDING B

MAG en TLN samen in actie

Hugo Pinksterboer

Chauffeur en motorrijder Rob Groentjes: "Veel automobilisten denken helemaal niet meer."

De opleiding voor het B-rijbewijs gaat op de schop, en de MAG zit er bovenop: wij willen dat aspirant-automobilisten leren anticiperen op onze kwetsbaarheid. Om onze kans van slagen te vergroten, trekken we hierbij op met Transport en Logistiek Nederland (TLN), de vertegenwoordigers van de zwaargewichten van de weg.

Vera de Bruijn

Waarom zocht de MAG samenwerking met de transportwereld? Omdat je samen sterker staat én omdat automobilisten met vrachtverkeer vaak net zo weinig rekening houden als met motorrijders. Waar motorrijders over het hoofd gezien worden, hebben vrachtwagenchauffeurs onder meer last van vlak voor hen invoegende automobilisten. Met een ADAS-noodremsysteem kan de wagen dan vol in de remmen gaan. Even los van mogelijke kop-staartbotsingen en de bijbehorende files treden daarbij ook heel andere risico's op: zo liet een chauffeur het leven toen de door hem vervoerde betonnen balken bij een noodremming de cabine inschoven.

Verder dan anticiperen

Als motorrijder anticipeer je om de kans dat je wordt aangereden te minimaliseren. Als vrachtwagenchauffeur doe je hetzelfde, maar dan vooral om te voorkomen dat je anderen aanrijdt. "Zowel op de motor als in een vrachtwagen is het belangrijk dat je duidelijk laat zien waar je heen gaat en dat je ziet wat anderen van plan zijn," zei chauffeur en motorrijder Rob Groentjes in een interview in MAGazine 158. "Dat gaat nog een stap verder dan anticiperen. Je moet niet alleen voor jezelf, maar ook voor die ander denken. Veel automobilisten denken helemaal niet meer, lijkt het wel. En als ze het wél doen, denken ze tot ongeveer een meter voor en achter hun auto."

Interactie

Aan dat laatste moet dus iets veranderen. *Van rijles naar rijonderwijs*, een uit 2021 daterend advies voor de verbetering van de autorijscholenbranche, stelt dat de rijopleiding minder nadruk moet leggen op technische vaardigheden en meer op zaken als anticiperen, verkeersinzicht en risicoperceptie. Daar sluiten we ons samen met TLN volledig bij aan: leren autorijden moet niet alleen om voertuigbeheersing gaan, maar ook om sociaal rijgedrag en om de interactie met kwetsbaar (motorrijders) en zwaar (transport) verkeer.

Het mag echt

Die aspecten moeten dus worden opgenomen in het nieuwe Nationaal Leerplan Rijopleiding B, zo stellen MAG en TLN in een schrijven aan het Centraal Bureau Rijvaardigheid (CBR) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. *Smidsy*, noemen ze dat aan de andere kant van de Noordzee: *Sorry mate, I didn't see you*. Er vallen in Nederland nog altijd bijna vijftig motordoden per jaar, vaak omdat ze niet op tijd gezien worden. Een completere opleiding zou daar iets aan kunnen doen. En dan kunnen ze die aanstaande automobilisten meteen meegeven dat wij dus écht mogen filefilteren. Wordt vervolgd! ■

JA, ik sluit me aan bij de MAG!

☐ MAGazine op papier: € 38,- per kalenderjaar
Nu nog maar € 19,- tot het eind van het jaar!

☐ MAGazine als download: € 20,- per kalenderjaar
Nu nog maar € 10,- tot het eind van het jaar!

Naam M/V _____

Straat _____

Huisnummer _____

Postcode _____

Woonplaats _____

Telefoon _____

E-mail _____

Geboortedatum _____

Door ondertekening van dit formulier geeft u toestemming aan de MAG om doorlopende incasso-opdrachten te sturen naar uw bank om een bedrag van uw rekening af te schijven 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 Ledenadministratie, Postbus 1513, 9701 BM Groningen.

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

AFSCHEID

Elles Dijkhuizen

Het zal trouwe lezers en leden van de MAG vast opgevallen zijn dat ik op deze plek steeds minder vaak te vinden was. Over de directe aanleiding schreef ik eerder al. Nadat mijn leven een tijdlang behoorlijk overhoop lag, heb ik er in de afgelopen jaren hard aan gewerkt om het anders, gezonder in te richten. Waar ik vroeger overal 100 procent voor ging, maak ik nu keuzes. Dat betekent dat ik vaker een stap terug doe. Daarbij merkte ik dat ik ook de MAG niet meer de aandacht kon geven die de organisatie en dit blad verdienen. Ik heb daarom besloten om afscheid te nemen als MAG-columnist.

Mijn eerste column, in MAGazine 164, ging over mijn ervaring als motorrijdende dijkbewoonster. Ik pleitte daarin voor meer tolerantie en begrip van zowel bewoners als motorrijders. Zeven jaar later zie ik dat veel motorrijders zich bewuster geworden zijn van geluid en rijgedrag, maar er is ook een groep die herrie maken als recht van de motorrijder blijft zien.

Voor de buitenwereld, met een beetje hulp van de media, is het nou net die groep die de meeste aandacht trekt. Samen met de groep bewoners die daar tegen in verzet komt, natuurlijk. Jammer, want die bewustwording is er echt: vroeger ging het vaak over hoe vet herrie was; nu meer over stillere uitlaten. Een prachtige ontwikkeling, en dat mag ook wel eens gezegd worden! Algemeen Dagblad: lees je mee?

In datzelfde jaar, 2019, werd de GS nog gezien als een verstandige-huisvadermotor, een motor waar die vaders vooral toertochten mee reden. Ik schreef toen een column over de TET, een Europese offroadroute die in die tijd voorbehouden was aan een select ons-kent-ons-groepje. Wie had kunnen bedenken dat all- en offroadmotoren nu niet meer aan te slepen zijn en dat iedereen, van A1-rijder tot gepensioneerde, op zo'n verstandige-huisvadermotor de zandpaden bedwingt?

De column waar ik de meeste reacties op kreeg, was die over motormeiden (MAGazine 165). Ik snapte toen – en nog steeds – niet waarom je om speciale aandacht voor motorrijdende vrouwen moet vragen. Ik ben geen motormeid, motorbabe of motorvrouw. Ik ben gewoon een motorrijder. Die column werkte onbedoeld polariserend. Ik kreeg heel positieve reacties van vrouwen en mannen, maar ook veel haat en negativiteit van vrouwen die deze aandacht als essentieel zien voor hun acceptatie. Inmiddels weet ik dat er veel vrouwen zijn die daar behoefte aan hebben en er veel uithalen – en dat kan ik alleen maar toejuichen.

Voor mij hoeft die aandacht dus niet. Dat is een van de redenen waarom ik op social media nagenoeg onzichtbaar ben geworden en gewoon mijn eigen ding doe: lekker motorrijden, zowel op als naast de weg, en bezig zijn met motorvering (zie kader; red). Ook op het MAG-platform ga ik nu dus offline. Ik zie jullie op de motor! ■

De genoemde MAGazines zijn gratis te downloaden op onze site, en in de downloadbare index vind je alle andere nummers waar Elles in schreef snel terug. Wil je weten wat zij nog altijd met motorvering doet? www.motorvering-afstellen.nl.

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

ONBETAALD VERLOF

Martijn heeft eindelijk tijd voor de motorreis waar hij al jaren van droomt. Hij neemt onbetaald verlof en stapt op zijn BMW, om te beginnen richting Italië. Waar hij daarna naartoe gaat, bekijkt hij dan wel.

Op zijn Internationale motorrijtuigverzekeringskaart had hij al gezien dat hij in elk geval in heel Europa verzekerd is, dus hij kan alle kanten op. Zijn allriskdekking geeft hem daarbij een extra veilig gevoel. Als hij na drie maanden in Portugal aankomt, bevalt het hem daar zo goed dat hij een appartement huurt. Van daaruit maakt hij regelmatig dagtochten.
Tijdens zo'n rit gaat het mis. Vanuit een blinde bocht naar links komt er een tegenligger op zijn weghelft. Martijn wijkt uit en belandt in de berm. Zelf komt hij er met een pijnlijke schouder en wat blauwe plekken vanaf, maar zijn BMW is er slechter aan toe. Dan komt die allriskverzekering goed van pas, weet hij. Vol vertrouwen belt hij zijn verzekeraar – en die stelt hem een vraag die hij niet zag aankomen: hoelang verblijft hij al achtereen buiten Nederland?
Martijn had er goed aan gedaan om voor zijn reis z'n Internationale verzekeringskaart te checken, maar dit document (de vroegere 'Groene kaart') vermeldt lang niet alles wat je moet weten. Zo kunnen verzekeraars ook bepalen hoelang je motor achtereen in het buitenland mag verblijven, ontdekt Martijn nu. Die maximale termijn staat in de polisvoorwaarden. Martijn heeft mazzel. Bij zijn verzekeraar gaat het om vier maanden, en hij is net een dikke drie maanden onderweg. Hij slaakt een zucht van verlichting.

Ga je zelf een verre reis maken? Check dan om te beginnen in welke landen je verzekering geldig is. Ga je naar een land waar dat niet het geval is, regel dan tijdig een andere verzekering. Let ook op het verschil tussen de verplichte WA-dekking en aanvullende dekkingen. Het is mogelijk dat je wel verzekerd bent voor schade die je bij een ander veroorzaakt, maar dat er voor pechhulp, vervangend vervoer of schade aan je eigen motor beperkingen zijn. Dit voorbehoud is op je Internationale verzekeringskaart ook duidelijk opgenomen: als het in deze kaart genoemde motorrijtuig wordt gebruikt in een van de genoemde landen, wordt de dekking gegarandeerd "overeenkomstig de in dat land geldende regeling betreffende de verplichte aansprakelijkheidsverzekering." En kijk vooral ook goed hoe lang je ergens mag zijn, zou Martijn meteen aanvullen.
Neem bij twijfel contact op met je verzekeraar en vraag om een schriftelijke bevestiging. Een groene kaart bewijst namelijk niet dat iedere dekking onder alle omstandigheden onbeperkt geldig blijft. Martijn controleerde vooraf zijn Internationale verzekeringskaart, zijn motor en zijn bagage. Alleen z'n polisvoorwaarden sloeg hij over. Maar dat was wel voor de laatste keer.

Ilona Rijnbout
schadebehandelaar
www.mag-verzekeringen.nl

ADVERTENTIE-INDEX

BigTwin Bikeshow 40
BMW Boxertoko 13
BMW Motorrad..... 14
Brabant Motors 13
Ducati..... 2
Ecomaxx..... 7
Harley-Davidson 39
HK Suspension..... 8
Hyperpro 34
Knox - Jopa..... 36
MAG doneren MAG 8
MAG Verzekeringen..... 28
Motorpodcast..... 8
Paul de Wit Motoren..... 8
Riders.nl 22
Termaat Motoren 13

Al deze bedrijven steunen het werk van de MAG. Dank!

DISCLAIMER De personen en voertuigen op de foto's in deze uitgave komen niet in de artikelen voor, tenzij dit expliciet anders aangegeven is.

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

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

RIDE.
MOTOR
HARLEY-DAVIDSON
CYCLES
THIS IS WHY WE RIDE.
Al meer dan een eeuw staat Harley-Davidson® voor één simpele waarheid: het leven is beter op twee wielen. Rijden brengt je dichter bij elkaar. Maakt je hoofd leeg. Verandert kilometers in verhalen, wegen in avontuur en vreemden in vrienden. En dat gevoel? Dat is nooit weggegaan. Dus waar wacht je nog op?
Stap op. Let's RIDE.

Bigtwin
2026
AMDMAG.COM
AMD
APPROVED
CUSTOM
SHOW
Bigtwin
BIKESHOW
& EXPO 2026
SINCE 1992
BIKESHOW & EXPO
6-7-8 NOVEMBER 2026 - EXPO HOUTEN (NL)
INTERNATIONAL BIKESHOW - LIVE DEMOS & ENTERTAINMENT - CUSTOM PARTS - AND MORE...
ZODIAC
ORIGINAL PARTS & ACCESSORIES
MOTOR
HARLEY-DAVIDSON
CYCLES
MOTORCYCLE
STOREHOUSE
BY HOCOPARTS
Indian
MOTORCYCLE
Bigtwin
BIKESHOW@BIGTWIN.NL | WWW.BIGTWIN.NL