WWW.MOTORRIJDERSACTIEGROEP.NL | FEBRUARI 2020 | 166

MAGAZINE

MOTORMEIDEN AAN HET WOORD

ALV MET BOCHTENTRAINING

MOTOR(VER)KOOPTIPS

DOSSIER DIJKRIJDEN

MAG
MOTORRIJDERS ACTIEGROEP

BMW MOTORRAD

DE NIEUWE BMW F 900 R
DE DYNAMISCHE ROADSTER

Nauwkeurig en krachtig, de nieuwe BMW F 900 R brengt puur genot voor elke rit. Intuitief en atletisch – de gespierde en compacte vorm biedt volledige controle. De voorzijde is agressief, zoals de vuisten van een vechter: bedacht en klaar om in een fractie van een seconde aan te vallen. De tank zit ver naar voren voor een optimale massaverdeling en een korte achterkant. De compacte einddemper benadrukt deze frisse look. Deze motor is gemaakt voor puristen.

→ bmw-motorrad.nl/f900r

MAKE LIFE A RIDE

Redactioneel

In het vorige Mag-a-zine haalde Elles Dijkhuizen even uit naar motorrijdende damesgroepen die meer met hun uiterlijk dan met die motor bezig zouden zijn. Dat was natuurlijk de allerbeste aanleiding om nu een vertegenwoordiger van een van die groepen aan het woord te laten komen. En wat blijkt dan? Het feit dat vrouwen op motoren vaak in bikini of minder afgebeeld worden, was precies een van de redenen om met haar initiatief te starten.

Met de al vaak aangehaalde uitspraak inzake de Lekdijk bij Lopik krijgen veel motorrijders het idee dat ze een dagje dijkrijden wel kunnen vergeten. Toch is dat nog niet helemaal gezegd: om een stuk weg voor een bepaalde groep te kunnen afsluiten, moet je als wegbeheerder wel met argumenten komen. Op bladzijde 28 lees je hoe je tegen voorgenomen besluiten bezwaar kunt aantekenen. We helpen je daar graag bij.

Nog heel even en die mooie weekenden zijn er weer. Omdat de prikkel van een naderende lente vaak gepaard gaat met opruimwoede en koopkriebels, was dit nummer de ideale gelegenheid voor een uitgebreid verhaal over het kopen en verkopen van gebruikte motorfietsen. Geen technische verhandelingen, maar praktische tips voor een cleane, veilige deal. Ja, veel van die tips lijken nogal voor de hand te liggen. Toch zijn ze nog altijd nodig, blijkt uit de dagelijkse praktijk. Er zijn er zelfs veel meer, weten we. Stuur ze ons toe, dan publiceren we ze in het volgende nummer.

Dat volgende nummer is het tweede van de vijf edities die je dit jaar ontvangt. Dat waren er altijd zes, inderdaad, en die keuze heeft van alles te maken met de frisse wind die er door de MAG waait. Voorzitter Gerwin Batten vertelt je daar op bladzijde 7 meer over. De tijd die de redactie met deze keuze bespaart steken we vooral in extra online-activiteiten, variërend van social media tot een nieuwe site. Het blad blijft daarbij natuurlijk de vaste basis, en de grotere verhalen publiceren we in principe altijd eerst op papier. Gaat het om actuele zaken, dan brengen we je natuurlijk online op de hoogte.

Een ander resultaat van die frisse wind zag je al op de cover van dit MAGazine, zoals we de titel nu schrijven. In de basis hetzelfde, maar strakker en effectiever – net als de MAG. Hetzelfde geldt voor het nieuwe logo. Mensen die ons niet kennen, weten nu in één oogopslag waar we voor staan. Dat blijkt hard nodig, en ook om die reden gaan we ons online meer inzetten. Het is 2020. De MAG is dik 30 jaar jong en we zijn er helemaal klaar voor.

Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl

Inhoud

4 In het nieuws

8 Motormeiden

20 Motor (ver)kopen? Tips!

Motormeiden	8
Contributienieuws	11
Penningmeester Harold de Bock	12
Column Elles Dijkhuizen	15
ALV + bochtentraining 2020	16
Met Batten in de bocht	17
Jennifer!!	18
Motor (ver)kopen? Tips!	20
Give-away Hit-Air airbag	25
Motorbeurs Utrecht	27
Dossier dijkrijden	28
GWS-meldingen	30
Uit de auto!	34

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

Jaargang 29, nummer 166, januari 2020

Coverfoto: Alpine Hearing Protection

IN HET NIEUWS

Hyosung

Auto uit, motor op

Duitse automobilisten van 25 jaar en ouder met minimaal vijf jaar ervaring mogen na negen lessen van anderhalf uur op een 125cc-motorfiets rijden. Da's met voorsprong de beste bevestiging van het idee dat motoren bijdragen aan betere mobiliteit. Duitsland is lang niet het eerste Europese land dat dit toestaat, en als het aan ons ligt zeker niet het laatste. We gaan ermee aan de slag.

Meer, meer, meer

Het ging afgelopen jaar alweer een stap beter met de motorverkopen. Ten opzichte van 2018 werden er (afhankelijk van de geraadpleegde bron) ruim vijf tot dik zeven procent meer verkocht. Koploper is nog altijd BMW, gevolgd door Yamaha en Kawasaki. Grootste groeiers waren Royal Enfield en Moto Guzzi, laatstgenoemde met grote dank aan de V85 TT. De Italianen gingen bijna 300% in de plus, en Enfield deed daar niet heel veel voor onder. De tweedehandsmarkt groeide richting de 170.000 exemplaren. Alle cijfers zien? Zoek op nieuwsmotor.nl naar VWE 2019 en naar RAI 2019.

MAG

VAN DER MARK replica

Fijn compliment voor superbikecoureur Michael van der Mark: Arai brengt een replicaversie van zijn helm uit. Da's de eerste voor een Nederlander. Vanzelfsprekend voldoet een helm van het niveau van deze RX-7V niet alleen aan de verplichte ECE-normering, maar ook aan de SNELL-standaard. Daarbij worden helmen aanzienlijk strenger beproefd, met onder meer penetratietests, tests onder temperaturen van -20° tot +50° en impacttests over een veel groter oppervlak van de helm. Ook andere helmfabrikanten gaan voor SNELL. Goed om te weten als je in bent voor een nieuwe.

Motor met co-piloot

Een motor op een elektronicashow? Ja natuurlijk, als je weet dat Damon voor hun CoPilot waarschuwingssysteem een licentiedeal met BlackBerry sloot. De op de CES 2020 gepresenteerde Damon Hypersport Pro is uitgerust met een geavanceerd systeem van camera's, radar en sensoren dat de snelheid en de rijrichting van de voertuigen om je heen monitort. Belangrijke drijfveer voor de Canadese motorbouwers? Bij veertig procent van de ongevallen waarbij een motorrijder aangereden wordt, wijkt de bestuurder van de motor niet uit. Conclusie: motorrijders zien vaak niet op tijd waar het gevaar vandaan komt. Daar wil Damon dus iets aan doen – waarvan akte.

Klassiek nieuws

Na een retrojethelm en een vintage offroadmodel komt Shoei nu ook met een retro- integraalhelm. De Glamster koppelt z'n klassieke looks aan een hedendaagse multicomposiet helmschaal en het Shoei Emergency Quick Release-systeem: de wangkussens zijn van buitenaf te verwijderen, zodat de helm na een ongeval kan worden afgenomen zonder kracht op de nek uit te oefenen.

MAG

Euro 5

Per 1 januari van dit jaar moeten alle nieuwe motoren en brommers voldoen aan de Euro 5-norm. Ten opzichte van de ruim twintig jaar geleden geïntroduceerde Euro 1-norm stoten deze tweewielers ruim negentig procent minder koolmonoxide en zelfs 96,6% minder koolwaterstoffen en stikstofoxide. En voor als er een automobilist begint te zeuren: met Euro 5 zitten motoren op hetzelfde uitstootniveau als auto's met Euro 6.

Ongewone schoonheid

Een vereniging van Italiaanse industrieel vormgevers stelt de MV Agusta Superveloce 800 voor als kandidaat voor de prestigieuze Compasso d'Oro-award 2020. Het persbericht ronkt over een "motor van ongewone schoonheid en puur functioneel design, met slechts één doel: snelheid."

Segway op snelheid

Het ene na het andere bedrijf stort zich op de markt van elektrische auto's, en de meeste van die initiatieven stervan een roemloze dood. Met elektrische motoren is hetzelfde aan de gang. Een van de nieuwe namen in die sectie is Segway, bekend van de zelfbalancerende dwarse tweewielers. Naast een serie conceptscooters werkt het bedrijf aan de sportief gelijnde Ninebot Apex, een motorfiets waar verder nog niets van bekend is. We gaan het zien. Of niet, natuurlijk...

Motorvlieg

Ludovic Lazareth staat bekend om z'n opvallende ontwerpen, prototypes en hevig gemodificeerde auto's en motoren, maar met de Moto Volante bereikt de Franse ontwerper letterlijk en figuurlijk nieuwe hoogtes. Heb je genoeg van de verkeersdrukte, dan klap je de vier wielen met een hydraulisch systeem opzij, je neemt een minuutje om de JetCat-motoren op te warmen en vervolgt je weg door de lucht. Als alles goed gaat is het machien vanaf oktober te koop. Kosten? Nog geen half miljoen, in de voorverkoop. Voor dat geld vliegen ze deur uit, vast en zeker.

VAN DE VOORZITTER

Als ik dit zit te tikken is 2020 nog zo jong dat terugkijken naar vorig jaar nog mag. Dat doe ik met tevredenheid, als ik zie wat we allemaal aanpakten. Een groot deel van die energie ging zitten in het vernieuwen van de MAG. Er moest nodig een frisse wind doorheen, en die is fiks aan het waaien.

In geheel willekeurige volgorde? We gaan de contacten met de bij de MAG aangesloten clubs aanhalen. Dat doen we onder meer met een speciale clubdag, georganiseerd met Motor.nl. Gaan we vooral kijken hoe we meer aan elkaar kunnen hebben. Een voorbeeld? Motorclubs zijn er vaak als eerste bij om te melden dat er ergens een dijk- of wegafsluiting dreigt. De MAG springt dan in als bemiddelaar en voorziet clubs van tools om zulke maatregelen te voorkomen. Die service bieden we overigens ook aan individuele leden. En net als die individuele leden zijn clubvertegenwoordigers nu welkom op de algemene ledenvergadering, waar je op bladzijde 33 meer over leest.

We hebben onze connecties met de motorbranche enorm versterkt. Dat werpt aan alle kanten zijn vruchten af. En terecht, want we hebben eigenlijk allemaal hetzelfde doel: met zo veel mogelijk mensen zo veilig en plezierig mogelijk motorrijden. Achter de schermen gebeurt nog veel meer. Zo houden we overheden, wegenbouwers en producenten van wegmeubilair en markeringen voortdurend alert op het simpele feit dat we er zijn. Dat vergaten ze vaker dan nu, gewoon omdat wij ze nu vaker lastigvallen. Het merkbare resultaat? Minder gevaarlijke wegsituaties, minder motoronvriendelijk wegmeubilair, beter doordachte ontwerpen en dus veiliger motorrijden!
Omdat we waardevolle informatie verzamelen over veilig, vrij en betaalbaar motorrijden, zijn ook onze contacten met de Nederlandse motorpers geïntensiveerd. Dat vergroot onze naamsbekendheid én onze impact. Zijn we daarnaast online actiever dan voorheen en doen we nog veel meer om professioneler en effectiever te kunnen opereren. En geruchtmakende grote acties? We voorkomen liever problemen dan dat we er achteraf met 500 man op af gaan. Dat geeft minder lawaai, maar heeft meer effect.

Bij dat alles moeten we ons wel steeds afvragen hoe we onze beperkte middelen zo efficiënt mogelijk kunnen inzetten. Dat heeft voor het komende jaar onvermijdelijk consequenties. Op basis van een kosten-batenanalyse is op dit moment onder meer besloten om ons lidmaatschap van de FEMA al dan niet tijdelijk op te zeggen. Die keuze, een besparing van in totaal een kleine 8 duizend euro, heeft geen enkele invloed op wat we direct voor onze leden kunnen betekenen. Ook onze contacten in het buitenland blijven natuurlijk gewoon bestaan. Andere maatregelen zijn bijvoorbeeld het terugbrengen van de verschijningsfrequentie van MAGazine (met nieuw logo en cover!) en het afschaffen van het kostbare, maar zelden of nooit gebruikte ledenpasje.

De rest blijft, inclusief onze onvoorwaardelijke inzet voor jullie belangen. En natuurlijk die fijne nieuwe traditie van een bochtentraining als afsluiter van de jaarlijkse algemene ledenvergadering. Ben je erbij, op 28 maart? Ik heb er nu al zin in!

Gerwin Batten
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl

MAG MOTORRIJDERS ACTIEGROEP

MOTORMEIDEN

Tessa Deurloo

Tv-redacteur Tessa Deurloo moest dagelijks vanuit hartje Amsterdam naar haar werk in Hilversum. Geen doen met de auto, dus haalde ze haar motorrijbewijs. En uit pure onvrede over het karige informatieaanbod voor vrouwelijke motorrijders zette ze voor de grap de website motormeiden.tv op. Een onverwacht schot in de roos!

Hugo Pinksterboer

"In mijn directe omgeving reed niemand motor", vertelt Tessa. "Dat ik voor mijn motorrijbewijs ging was puur een praktische keuze, en het leek me ook leuk om weer 's iets nieuws te leren." Als kersvers motorrijdster viel het haar al snel op dat er nauwelijks op vrouwen gerichte informatie te vinden was. Motorbladen worden vrijwel uitsluitend door en voor mannen geschreven, kledingtests gaan – mede daardoor – eigenlijk nooit over motorkleding voor vrouwen en iets als een sleutelcursus voor vrouwen leek er ook al niet te zijn.

Zelf doen

Wat er niet was, moest er dus maar komen, dacht ze twee jaar geleden: "Dan ga ik het zelf maar opzetten, min of meer als grap, en om andere motorrijdende meiden te leren kennen. Een website had ik nog nooit gemaakt, maar voor mijn werk schrijf ik en doe ik interviews, dus inhoud zou geen probleem zijn. Daar ben ik Facebook en Instagram bij gaan doen, omdat er anders niemand op je site komt. En om de boel aan te zwengelen heb ik een seizoensopeningsrit georganiseerd." Motormeiden was geboren.

Vijf? Vijftig!

Ook het organiseren van die rit was een primeur. "Dat heb ik dan ook niet alleen gedaan. Ik was al naar de MOTORbeurs in Utrecht geweest om een beetje meer gevoel voor de motorwereld te krijgen, en daar leerde ik Nora Nijkamp kennen, die eerst alleen en nu met haar vriend de wereld rondreist (www.adventurism.nl, red.). Zij heeft me geholpen met die eerste rit. Gelukkig, want ik was al blij geweest als er vijf vrouwen waren verschenen, maar het werden er dik vijftig."

Bikini

Wat Tessa bij haar speurtocht naar informatie ook was opgevallen, was dat zoekopdrachten naar 'motorvrouw' vooral plaatjes opleverden van vrouwen die in bikini of string over een motorfiets heen liggen. En dan hebben we het over twee jaar geleden... "Dat kon toch niet het beeld van de Nederlandse motorvrouw zijn, nog even los van de kou", lacht ze. Het was haar meteen duidelijk dat Motormeiden.tv dus ook iets aan dat beeld moest doen.

Motormeiden organiseert offroadcursussen...

... sleutelworkshops en nog veel meer.

Net als bij mannen

"Natuurlijk heb je de meiden die vooral voor het mooi gaan, en aan de andere kant heb je vrouwen die meer 'one of the guys' zijn - maar daartussenin zit van alles. Vrouwen met en zonder baan, met en zonder kinderen, jong en oud, universitair opgeleid of ongeschoold. Net als bij mannen, inderdaad. En hun vervoer is de gemeenschappelijke factor, net als bij mannen. Dat beeld willen we naar buiten brengen, en op die manier willen we ook stimuleren dat meer vrouwen motor gaan rijden."

Botte boeren

En dat werkt. "Op de motorbeurs kwam er een Marokkaans meisje naar me toe. Ze volgde ons al een hele tijd op Insta en ze vond het zo tof wat we deden, dat ze nu zelf lessen wilde gaan volgen. En dan kun je bij ons ook terecht als je een goede rijschool in jouw buurt zoekt. Er zijn toch nog altijd instructeurs die liever geen vrouwen lesgeven, of die tegen een mannelijke leerling zeggen 'Je laat je toch niet door een meid inhalen,' wat 'die meid' dan natuurlijk ook in háár oortje hoort. Een kleinigheid, maar wel vervelend. Gelukkig zijn die botte boeren steeds meer een uitzondering. Vaak weten ze niet eens dat ze zo overkomen, denk ik."

Van mij, ja

Mensen moeten nog altijd wennen aan motorrijdende vrouwen, merkt Tessa regelmatig. "Ze kijken vaak op als er een vrouw onder een helm vandaan komt, als je ergens aan komt rijden." En bij een tankstation hoort ze meer dan eens de opmerking 'Mooie motor, is die van jou?' "Ja, natuurlijk is die van mij. Wat denk je, dat ik hier op mijn vriend sta te wachten?"

Vuilniszak

Tegelijkertijd ziet ze om zich heen dat steeds meer vrouwen ook voor woon-werkverkeer de motor pakken, om dezelfde reden dat zij die keuze maakte. Die rijden dan ook het hele jaar door, in weer en wind. "Doe ik zelf ook, behalve als het glad is. En ik kan je eerlijk vertellen dat ik geen fan ben van mijn regenpak. Dat is toch een beetje model vuilniszak, altijd, en ik wil er toch ook een beetje leuk uitzien als ik op de motor zit."

Sleutelworkshops

Behalve een online platform organiseert motormeiden.tv onder meer ritten, motortrainingen en workshops. "Ik wilde destijds zelf graag snappen waar alles zit, op een motor, en hoe alles heet, zodat ik bij een reparatie of een grote beurt niet met m'n mond vol tanden sta. Daar ben ik lang niet de enige in. Dus organiseren we op verschillende plaatsen sleutelworkshops voor vrouwen. Ook goed voor als je langere trips maakt!"

Bochtenbootcamp

Voor dit jaar staat de eerste TT Experience Day op het programma, waar Motormeiden een tijdslot voor vrouwen regelde. Ook een vervolg staat al in de planning. "En we gaan voor het eerst naar Duitsland, voor een bochtenbootcamp in de Eifel. Met vrouwen onder elkaar rijden is toch anders dan met mannen: die hebben zeker als er vrouwen bij zijn toch gauw de neiging om te laten zien wie de grootste heeft, en hoeveel power ze onder hun reet hebben. Dat betekent niet dat we ze uitsluiten, natuurlijk. We organiseren ook gemengde ritten en dan zijn ze van harte welkom."

Roze

Dat Motormeiden ook commentaar krijgen, is logisch. Van mannen die het onzin vinden dat dit soort initiatieven bestaan, maar ze blijven nodig tot het moment dat een groep motorrijdsters net zo gewoon is als een club mannen op motoren. En van vrouwen krijgen ze wel 's te horen dat ze te veel met hun uiterlijk bezig zouden zijn. "Ah, je bedoelt het stuk van Elles Dijkhuizen in jullie eigen MAGazine? Ik nodig haar van harte uit om een keer langs te komen als we iets organiseren. Dik kans dat ze haar mening dan herziet. 't Is echt niet allemaal roze, bij Motormeiden. Sterker nog: als er iemand het woord 'roze' gebruikt, begint het vaak meteen te knallen tussen voor- en tegenstanders. Ja, inderdaad: net als bij mannen..." ■

Het team

Het redactieteam van Motormeiden bestaat uit Tessa Deurloo en Richelle van der Mijden (respectievelijk links en rechts op de openingsfoto van dit artikel), Ineke Pigge, Anna Stockmann en Gadischa Oosterlen. "En natuurlijk krijgen we ook altijd veel steun van uit onze community, variërend van leuke ideeën tot voorrijders bij onze ritten." Motormeiden vind je op www.motormeiden.tv. Op Instagram heten ze @motormeiden. Op Facebook is er een besloten groep voor alleen vrouwen en een publieke pagina.

CONTRIBUTIENIEUWS

Makkelijker, sneller, voordeliger

Zoals je elders in dit nummer al kon lezen, waait er een frisse wind door de MAG. Wat efficiënter kan, gaan we efficiënter doen. Ook als het om de contributie-inning gaat. Dat spaart tijd, geld en bergen papier!

Emile Meijer, secretaris

Hebben we jouw actuele mailadres? Dan ontving je van ons een mail met een betaallink van Linkpay, een door iDeal en Mollie ondersteund betaalplatform. Kreeg je geen mail, check dan zeker je spambox even. Kort na het verschijnen van dit MAGazine sturen we ook nog een herinneringsmail aan de leden van wie we geen betaling ontvingen.

Digitaal, incasso of handmatig

Alle andere leden ontvangen een brief met de mogelijkheid om te betalen per acceptgiro, door het invullen van het incassoformulier of via de site. Deze brief gaat ook nog naar leden die op de mails niet reageren. Voor de volledigheid: wie al per automatische incasso betaalde kreeg natuurlijk geen brief of mail!

Acceptgiro's

Per 2021 stopt de MAG met acceptgiro's. Leden die niet digitaal bankieren of met een machtiging betalen kunnen de contributie dan natuurlijk nog altijd handmatig via de bank voldoen.

MAG GIVE-AWAY

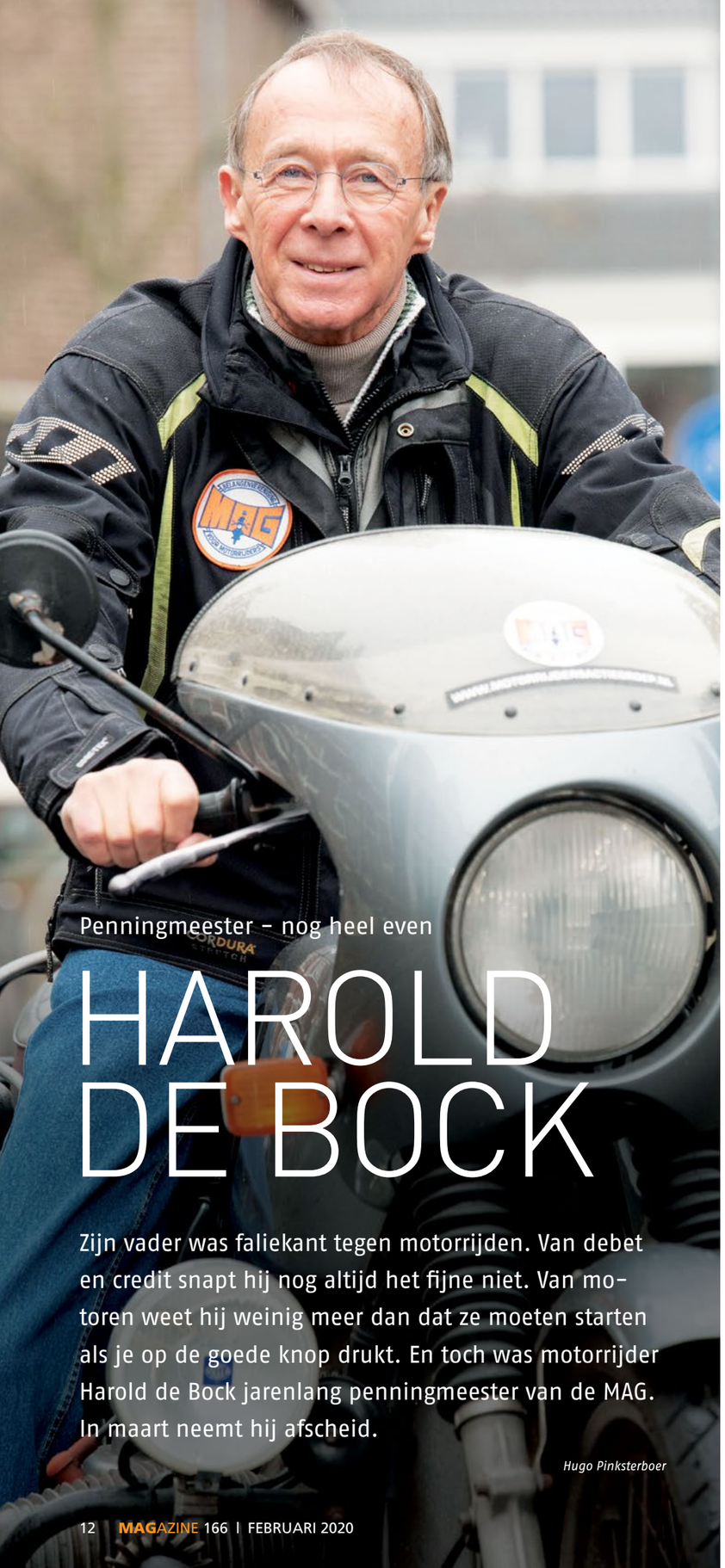
Grip-Lock cadeau!

De makkelijkste manier om je motor op slot te zetten? Dat is met de Grip-Lock, een compact, licht slot waarmee je in één beweging zowel je gas als je remhendel blokkeert. Slotje dichtklikken, klaar!

De Grip-Lock, ontworpen en gemaakt in Nieuw-Zeeland, bestaat uit twee scharnierende helften. Met inzetstukken is het slot zowel op de diameter van je gashendel als op de stand van je remhendel af te stellen.

Het slot weegt slechts 330 gram en is met een lengte van 15 cm vrijwel overal op te bergen. Het kunststof buitenwerk, met een keuze uit negen kleuren, herbergt vier gehard stalen delen. En omdat je niet bij je remschijf in de buurt komt, blijven je handen nog schoon ook.

We mogen een Grip-Lock ter waarde van € 59,95 verloten onder onze leden, met dank aan Ralph Martens Motorsport. Belangstelling? Laat ons weten hoeveel gebruikte motorfietsen er vorig jaar in Nederland ongeveer verkocht werden. Het antwoord vind je in dit nummer; inzendingen ovv je lidmaatschapsnummer uiterlijk op 21 februari 2020 naar info@motorrijdersactiegroep.nl.



Penningmeester – nog heel even

HAROLD DE BOCK

Zijn vader was faliekant tegen motorrijden. Van debet en credit snapt hij nog altijd het fijne niet. Van motoren weet hij weinig meer dan dat ze moeten starten als je op de goede knop drukt. En toch was motorrijder Harold de Bock jarenlang penningmeester van de MAG. In maart neemt hij afscheid.

Hugo Pinksterboer

"Mijn vader reed op een oude Harley, al vanaf zijn achttiende, totdat hij het bruggetje tussen Bloemendaal en Kraantje Lek iets te snel nam," vertelt Harold. Het kostte zijn vader z'n bovengebit en ontnam de vier zonen De Bock elk uitzicht op brommers en motoren. Die kwamen er simpelweg niet meer in. Het was mogelijk daardoor dat Harolds liefde pas rond zijn veertigste opbloeide. Nogal plotseling. "Ik kwam iemand tegen van wie ik op de UvA les had gehad, en ik was enorm onder de indruk van de Moto Guzzi waar hij op reed. Geen idee wat voor type het was, maar hij was prachtig."

Genegeerde stopborden

Een paar maanden later belt de Guzzi-man hem op. "Ik ga hem verkopen, zei hij. Of het iets voor mij was? Nee, dus. Ik had geen rijbewijs – maar ik wist op dat moment dat ik het ging halen. Na twintig lessen mocht ik afrijden, met de examinator in een auto achter me aan. Van gassen en sturen snapte ik genoeg, zei hij na afloop, maar waarom had ik tot twee keer toe een stopbord genegeerd? Dat doe ik nooit, antwoordde ik. Ik heb jaren in Amerika gewoond, en daar leer je dat wel af. Blijkt dat die man daar ook net geweest was, op plaatsen die ik allemaal kende. 'Ach joh,' zei hij, 'hier heb jij je rijbewijs. Je bent toch ook geen achttien meer...'"

Liever tweedehands

In diezelfde tijd veranderde communicatiewetenschapper Harold van baan. Niet meer bij de NOS, op tien minuten fietsen, maar in Amsterdam, op de Overtoom. Daar wilde je ook halverwege de jaren '80 liever niet met de auto heen. Er moest dus een motor komen. Een BMW, wist Harold, want hij had ooit gehoord dat die altijd blijven rijden. Een nieuwe? "Nee, dacht ik. Liever tweedehands, want met mijn gebrek aan ervaring ga ik vast nog wel een paar keer onderuit."

Vier ton

Harold wist ook dat hij een beetje zware motor wilde. Goed mee kunnen met het verkeer, en met een beetje wind niet van de weg geblazen worden. "De plaatselijke motorzaak had een R90/6 voor me staan. Bouwjaar 1974, 50.000 kilometer op de teller, vijfduizend gulden. Dat leek me wel wat, voor de eerste paar jaar." Het is bijna 35 jaar later. Hij rijdt er nog altijd op. De teller gaat inmiddels richting de vier ton...

Goede opening

Van 1985 tot zijn pensioen in 2010 reed Harold vrijwel al zijn woon-werkverkeer op de BMW. Eerst naar Amsterdam, toen naar Amersfoort, later naar Leusden. Naar kantoor, naar klanten, naar prospects. "Alleen als ik beamers of andere grote spullen moest meenemen, pakte ik de auto. Het mooie is dat je met dat motorrijden eigenlijk altijd meteen een goede gespreksopening hebt, ook met zakelijke klanten. Ook als ze zelf niet rijden. En of dat dan is omdat ze onder de indruk zijn, omdat ze het nooit zouden durven, of omdat ze het ooit hadden willen gaan doen, dat maakt niet uit. Het gesprek is er."

Serieuze afstanden

Naast dat woon-werkverkeer reed hij maar weinig. "Ik ben niet zo'n groepsmens, en ik wil al helemaal niet met een club een uurtje rijden en dan drie uur ergens over motoren gaan zitten praten – en echt niet alleen omdat ik niks van motoren weet. Ik rijd erop en daar geniet ik van, maar dan wel liefst in mijn eentje. Als ik ga toeren, wil ik serieuze afstanden afleggen."

Historische routes

Die serieuze afstanden kwamen er. "In de transitie naar mijn pensioen wilde ik graag een aantal lange, historische routes rijden. De Route 66, natuurlijk, als eerste, en dan de Lincoln Highway, de Yellowstone Trail, de Dixie Highway en Great River Road, alles over de ooorsponkelijke wegen. Die zijn niet altijd even comfortabel, maar highways vermijd ik waar het kan. Daar is niks aan." Die vijf ritten waren samen goed voor 32.000 kilometer, afgelegd op een daar gekochte Yamaha XS 850, een onverwoestbare driepitter met cardan uit 1980. Grotendeels alleen, andere ritten met een vriend op een identieke motor.

Dixie Highway: "Iets minder comfortabel..."

Samen sterk

Gedurende zijn hele carrière was Harold lid van een vakorganisatie. "Als je een conflict met je werkgever hebt, kun je in je eentje geen vuist maken. Een vakbond kan dat wel." Om diezelfde reden werd hij lid van de MAG. "Samen sta je sterk, zoals de FNV dat zegt." Toen in 2012 het plan kwam om met duizenden motorrijders in Brussel te gaan protesteren tegen de voorgenomen apk, schreef hij zich direct in. "Dat ging me niet eens zozeer om het doel van de rit, maar ik wilde graag weten wie die mensen van de MAG waren."

> "Samen sta je sterk, zoals de FNV dat zegt."

Geen boekhouder

De kennismaking beviel. Harold woonde een paar bestuursvergaderingen bij, trad bij de eerstvolgende algemene ledenvergadering als bestuurslid aan en nam het penningmeesterschap over toen die functie vacant kwam. "Ik weet niks van boekhouden, maar als penningmeester moet je vooral vanuit de beleidskant naar de cijfers kijken en op die basis de organisatie aansturen. De boekhouding zelf laat ik met liefde aan Ellies van der Laan over: die doet dat fantastisch!"

Gevaarlijke wegsituaties

De vakbondsgedachte is een belangrijke, weet de MAG mede dankzij Harold. "Als je wilt tennissen, moet je lid worden van een tennisclub. Anders kom je de baan niet op. Om motor te rijden hoef je geen lid van de MAG te worden. Dus moeten wij mensen op een andere manier overtuigen van het belang van hun lidmaatschap. We moeten ze nog beter laten zien dat er zonder de MAG niets aan gevaarlijke wegsituaties gebeurt, dat er zonder de MAG jaarlijks honderd verkeerslichten bij komen die niet op motoren reageren, dat we zonder de MAG straks ook een spitsheffing gaan betalen terwijl we niet aan de files bijdragen – noem maar op."

Amber Alert

"Dat de MAG zich steeds meer profileert als gesprekspartner van wegbeheerders, wegenbouwers, fabrikanten van infraproducten en andere partijen, is heel positief. Op die manier kunnen we veel

Vijf ritten, 32.000 kilometer

“Als ik ga toeren, wil ik serieuze afstanden afleggen.”

problemen helpen voorkomen. Nadeel is wel dat niemand dat in de gaten heeft. Het is effectiever om plaatsing van gevaarlijke zonnepanelen te voorkomen dan heel hard te gaan schreeuwen als ze er al liggen, maar dat schreeuwen maakt je wel zichtbaarder. Ik denk dus dat we bijvoorbeeld moeten inzetten op heel directe berichtgeving rond gevaarlijke situaties: grind op de weg, gaten in het asfalt, niet met stroefheidsmiddelen afgewerkte markeringen... Een soort Amber Alert voor motorrijders.”

Bijna vier ton...

Actieve ambassadeurs

En tot slot? “Het zou geweldig zijn als meer MAG-leden zich als actief ambassadeur gaan opstellen. Dan is het wel belangrijk dat wij ze net zo actief meegeven wat de argumenten zijn om je bij ons aan te sluiten. Ja, het klopt: we maken en houden Nederland veiliger, vrijer en betaalbaar voor alle motorrijders. Ook voor niet-leden. Maar de mensen die geen lid zijn moeten zich wel realiseren dat we dat alleen kunnen blijven doen als zij zich ook aansluiten. En dan mag ik wel stoppen als penningmeester, maar ik blijf hierover natuurlijk wel meedenken!” ■

REGIOCOÖRDINATOR? DA’S IETS VOOR JOU!

Een kleine honderd motorclubs zijn aangesloten bij de MAG. Die contacten moeten we goed onderhouden. En natuurlijk willen we die paar honderd andere clubs óók graag bij de MAG betrekken. Help je mee?

Als regiocoördinator ga je in samenspraak met onze kersverse clubcoördinator langs bij motorclubs bij jou in de buurt. Vertellen wat de MAG doet, vragen wat zij belangrijk vinden dat we doen, MAGazines uitdelen, gezellige avond van maken.

Interesse? Natuurlijk.
Bel vrijwilligerscoördinator Jan Boot op 06 1224 8210 of mail naar vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl. Welkom!

MAG MOTORRIJDERS ACTIEGROEP

TETTEN

Elles Dijkhuizen

Waar de meeste motorrijders hun motor in de donkere maanden op stal zetten, houdt mijn motorseizoen nooit op. Hup, de noppenbanden onder mijn allroad, en vaak om te gaan tetten. Tetten? Dat is wat Nederlandse noppenrijders zeggen als ze een stukje van de Trans Euro Trail gaan rijden. De TET is een 51.000 kilometer lange, door motorrijders uitgezette route, grotendeels offroad, en 100% legaal. Alle rijders houden zich strikt aan de geschreven en ongeschreven regels van de TET, met respect voor de omgeving en de natuur als grondwet. Zo voorkomen ze zelf dat delen van de route door overlast voor motorrijders afgesloten worden.

Een paar voorbeelden van die regels? Je rijdt de TET in kleine groepen, en liefst alleen. Je rijdt uitsluitend op de aangegeven route en niet door de weilanden of dwars door de bossen. Je uitlaat voldoet aan de wettelijke eisen, met alle demping erin. Fietsers en voetgangers passeer je op gepast tempo, en je rijdt in een zo groot mogelijke boog om ze heen. Bij paarden stop je helemaal en zet je je motor uit. Staat er politie en mag je niet verder als je je niet aan deze regels houdt? Nee. Maar de onderlinge sociale controle is groot, en terecht: we willen allemaal graag deze weggetjes rijden en we doen er alles aan om dit te behouden.
De belangrijkste regel van allemaal? Als je buiten de TET-route een ander pad vindt waar je legaal offroad mag rijden, dan deel je dat niet met anderen. Dat klinkt misschien niet logisch, maar het is de enige manier om te voorkomen dat iedereen er gaat rijden, met mogelijk overlast en klagende omwonenden, wandelaars of ruiters als gevolg. We weten het allemaal: veel mensen hebben vooroordelen over motorrijders, en veel is al verpest door wildcrossers die zich van hun omgeving niks aantrekken. Het gevolg? Rijden op onverharde wegen wordt vaak als asociaal en onterecht als illegaal gezien, en gemeenten zetten bij klachten maar al te snel verbodsborden neer.
De parallellen met het rijden over dijken en andere fijne stuurweggetjes zijn duidelijk. Dat steeds meer van die openbare wegen voor motorrijders afgesloten worden, is deels een gevolg van het feit dat mensen ze als circuit gebruikten.
Op het onverharde is het al heel lang gebruikelijk: zodra er geklaagd wordt, staat er een bord. Inmiddels gaat het met de openbare weg dezelfde kant op. Als we niet oppassen, geeft dat een donkere kijk op de toekomst van de wegmotorrijder. Misschien toch beter om ons gedrag nog meer aan te passen. Anders moeten we straks ook onze routes op het verharde voor elkaar geheim houden. ■

Elles Dijkhuizen werkt als automotive engineer en brengt de rest van haar tijd liefst op twee wielen door, op het circuit, in het zand of op de weg.

OPNIEUW

BOCHTENTRAINING 2 THE EXPERIENCE

MET KORTING DOOR DE BOCHT

Veiliger, soepeler, sneller en met meer vertrouwen door de bocht? Dat leer je in de bochtentrainingen van 2 The Experience, voor MAG-leden met 15 euro korting!

Voor welgeteld zeven tientjes krijg je een bochtentraining van zes sessies van tien minuten, met feedback en een korte pauze na elke sessie. Per instructeur zijn er maximaal drie deelnemers. Da's dus bijna privéles. Of je al jaren rijdt of net begonnen bent, of je op een chopper komt of met een superbike: je bent van harte welkom.

Inschrijven doe je op www.2TheExperience.nl met kortingscode MAG. Je lidmaatschap wordt gecheckt op basis van je adresgegevens. Anders dan vorig jaar kun je als MAG-lid zowel aan de ochtend- als de middagtrainingen meedoen, en je hoeft je niet meer drie weken van tevoren op te geven. Vol is vol!

De bochtentraining wordt gegeven op het Midland Circuit in Lelystad. Kijk voor de data op 2TheExperience.nl. Ben je MAG-lid? Dan kun je je nog tot 29 februari inschrijven voor de algemene ledenvergadering met gratis bochtentraining toe (zie bladzijde 16)!

met batten in de bocht

Gerwin Batten

Motorrijden is je één voelen met je motor en samen de wereld verkennen, zegt de romanticus. Maar ook woon-werkrijders verkennen de wereld, met een focus op wat er om ze heen gebeurt. Want in die wereld kan er van alles mis gaan.

Als motorrijder heb je geen kreukelzone. Het is dus van levensbelang dat je ervoor zorgt dat je niet geraakt wordt. Hoe? Door ruimte om je heen te rijden, zoals dat zo mooi heet. En omdat je anderen nu eenmaal niet op afstand kunt houden, moet je zelf afstand nemen. Zo zorg je voor een ruimtekussen, als alternatief voor die kreukelzone. Dat ruimtekussen biedt je een zo veilig mogelijke marge om tijdig te kunnen reageren, gevaren uit de weg te gaan en kreukels te voorkomen.

Afstand

Een belangrijk deel van je ruimtekussen zit voor je. Er is weinig stommer dan achterop je voorganger rijden, zeker op de motor: de klap die jij oploopt is aanzienlijk harder dan die van de bestuurder van die auto, en je bent nog verantwoordelijk voor de schade ook, uitzonderingen daargelaten. De oorzaak is eigenlijk altijd hetzelfde: je hield niet genoeg afstand. Klinkt logisch, maar we zien allemaal wel eens motorrijders vlak achter auto's hangen. Achter busjes en vrachtwagens zelfs, zonder enig zicht op wat er daarvoor gebeurt. Motorrijden gevaarlijk? Levensgevaarlijk, als je het zo doet.

Zing!

Om achter een plotseling remmende voorligger veilig tot stilstand te komen, heb je twee seconden nodig. Eentje om te reageren (ja, jij ook) en eentje om te remmen. De truc zal bekend zijn: je telt 'eenentwintig, tweeëntwintig' vanaf het moment dat je voorligger een lichtmast, een verkeersbord of een ander object passeert. Passeer jij dat object twee seconden later, dan zit je safe – en dan maakt het niet uit of jij en je voorligger dertig of honderddertig rijden. Onze zuiderburen hebben die twee seconden nog wat opgevrolijkt: ze zingen "Last Night a DJ Saved My Life". Dat duurt net zo lang, als je het tempo van het nummer aanhoudt.

Sommetjes

Je kunt je volgafstand ook in meters bepalen. Als je honderd rijdt, leg je per seconde 100/3,6 = 27,7 meter af. Twee seconden afstand betekent dan dus dat je ruim 55 meter afstand moet houden. Nu moet je niet op je voorligger klappen omdat je rekensommetjes zit te maken, dus maken we het een stuk makkelijker. Deel simpelweg de snelheid die je rijdt door twee en hou die afstand in meters aan. Waar honderd wordt gereden blijf je dus minstens vijftig meter achter je voorligger rijden. Als je weet hoe lang je woonkamer is, kun je vast inschatten hoe vaak die tussen jou en die auto in past.

Mazzel

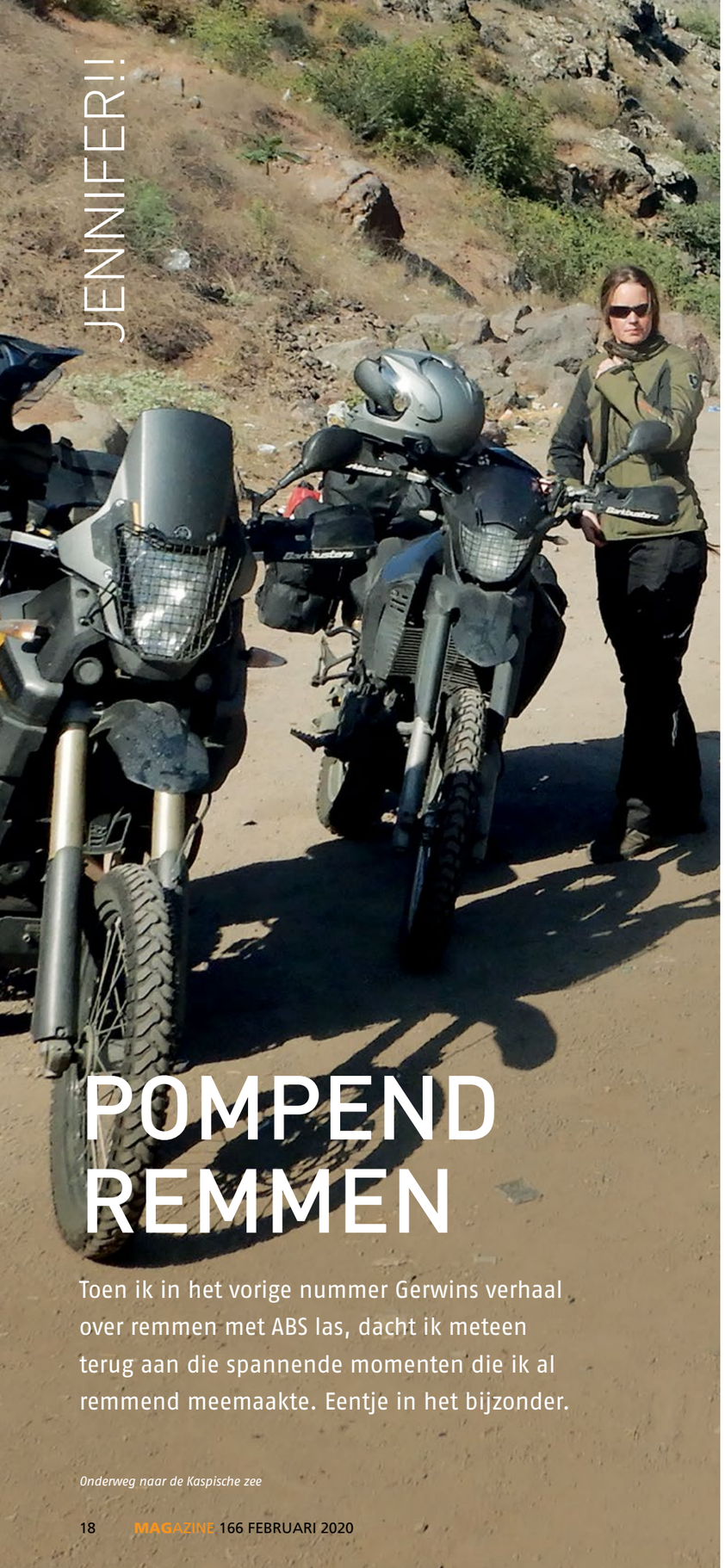
Ben je moe, is het donker, nat of mistig of zijn er andere factoren in het spel die je reactietijd of je remweg kunnen beïnvloeden, hou dan gewoon nog wat meer afstand. Ja, dan kan iemand anders ertussen kruipen. Dus? Laat ze gaan en pas je afstand opnieuw aan. Die ene seconde kun je straks vast wel weer goedmaken, met een klein beetje mazzel.

Drie

Om je ruimtekussen in stand te houden, kijk je niet alleen naar je directe voorligger maar hou je ook de twee of drie auto's daarvoor in de gaten. Dat je daartoe je plaats op de weg af en toe varieert, zodat je langs die voorligger kunt kijken, is geen probleem: die beweging houdt de chauffeur voor je ook scherp op het feit dat je achter hem rijdt.

Spiegels

Zit er een vrachtwagen of ander groot verkeer voor je, dan kun je die andere voorliggers niet zien. Hou op die momenten meer afstand, of ga erlangs zodra dat kan. Niet alleen voor je veiligheid, maar ook omdat je niet gaat motorrijden om tegen een muur aan te kijken. De veiligste afstand tot zo'n vrachtwagen is als je er zo ver achter rijdt dat je de chauffeur in z'n spiegels kunt zien. Overdreven? Beter tien meter te veel dan twee te weinig... In het volgende nummer komt de rest van het ruimtekussen aan bod. ■



JENNIFER!!

POMPEND REMMEN

Toen ik in het vorige nummer Gerwins verhaal over remmen met ABS las, dacht ik meteen terug aan die spannende momenten die ik al remmend meemaakte. Eentje in het bijzonder.

Onderweg naar de Kaspische zee

Niet dat de oude XT of de Guzzi waar ik normaal op rij ABS hebben, voor de zekerheid. Maar remmen is remmen. Dat doe je meestal met een goede reden. En dan wordt het dus heel spannend als je ontdekt dat je je remkracht volledig kwijt bent.

Spelletje

Toen mijn vriend Richard en ik onderweg naar Mongolië Iran inreden, was het ons direct duidelijk dat ze er daar heel andere ideeën over rijgedrag op nahouden. Turkije leek al chaotisch, maar Iran was een compleet andere wereld. Het verkeer beweegt er als een Tetris-spel op turbospeed, en iedereen probeert elke vierkante centimeter wegdek te benutten. Gelukkig konden we het spelletje snel meespelen, want de chaos maakte het toch ook wel weer voorspelbaar: ze doen allemaal maar wat, dus dat doe jij ook – en dan komt het allemaal goed.

Met z'n zessen

Toch was het spannend toen we door de bergen van het dorpje Bostanabad naar de Kaspische Zee reden. Die weg loopt als een achtbaan door een adembenemend mooi gebied. De motorhemel, zou je zeggen, als je hem niet zou moeten delen met het Iraanse verkeer. Auto's strijden voor de voorste plek door elkaar met z'n zessen tegelijk in te halen, en hun tegenliggers doen hetzelfde. Dat deel van het spel maakt onoverzichtelijke bochten en haarspelden nog spannender dan ze al zijn. Je moet dus volledig op je motor kunnen vertrouwen. En daar begaf mijn achterrem het.

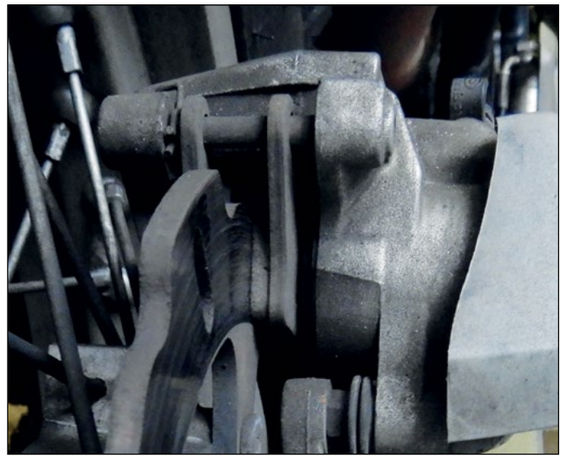
Verticaal omlaag

In een behoorlijk steile afdaling pakte ik bij haarspelden mijn achterrem erbij, maar die deed het dus niet meer. Auto's schoten om ons heen naar beneden, ik rolde op hoge snelheid mee en ik had even het gevoel dat ik alle controle kwijt was. Pech met je remmen op een praktisch verticaal dalende weg... Dat wil je dus echt niet. Gelukkig won mijn verstand het van mijn gevoel, en met een voorzichtig pompende voorrem lukte het me om m'n Yamaha aan de kant te zetten. Nu konden we kijken wat er aan de hand was.

Roodgloeiend

Mijn achterrem was oververhit geraakt.

Even kijken wat er aan de hand is.



Eenmaal afgekoeld...

De remschijf gloeide ervan, letterlijk. Wij ook, met een graad of veertig, en dan zo'n feestje. Door voorzichtig wat water over de schijf te laten stromen lieten we hem afkoelen. De druk kwam weer terug, en we konden voorzichtig verder. Gelukkig waren we dicht bij onze eindbestemming van die dag, waar we een rustdag hadden ingepland. Genoeg tijd om te kijken wat er aan de hand was. Terwijl we verder reden, raceten de vragen door mijn hoofd. Hoe kon dit gebeuren, terwijl ik mijn achterrem niet echt intensief gebruikt had?

Nieuwe schijf

Als me zoiets overkomt, ga ik altijd na wat we de laatste tijd allemaal met mijn motor gedaan hebben. Vaak vind je zo de oorzaak van het probleem. Voor mijn achterrem was dat vrij makkelijk. Als voorbereiding op de trip hadden we zelf al de nodige onderdelen vervangen. Andere klussen hadden we uitbesteed, zoals het monteren van nieuwe wiellagers. Onze monteur had toen meteen mijn achterremschijf vervangen, want die was volgens het boekje niet dik genoeg meer.

Potje vol

Toen ik die herinnering bovenhaalde, moest ik opeens weer denken aan die kennis in Turkije. "Je rempotje is leeg", had hij tegen me gezegd, waarop ik hem geantwoord had dat het juist helemaal vol zat. En op dat moment klikte het. De oude, dunne schijf was door een nieuwe, veel dikkere schijf vervangen. Dat gebeurde vlak nadat we zelf al de blokjes en de remvloeistof vervangen hadden. Zou het kunnen dat er door die dikkere schijf nu te veel van dat spul in het potje zat? Dan worden de remblokken voortdurend heel licht tegen de schijf gedrukt. Normaal niet meteen een probleem, maar wel als je bij zulke temperaturen je achterrem flink aan het werk zet.

Beginnersfout

De volgende dag was het tijd om te kijken of mijn theorie klopte. We haalde de remklauw los en inspecteerden de blokjes. Niets mee aan de hand. Ook de schijf, de klauw en de zuigers waren in orde. Die vloeistof, dan? Yes. Het potje zat niet gewoon vol, maar net iets té vol. Richard depte er met een schone doek voorzichtig iets uit. Een millimeter, hooguit anderhalf. Zou dat al genoeg zijn? Meteen even een proefritje, op vlak terrein. Ai... Mijn achterrem deed niks. Oorzaak? Beginnersfoutje, in ons enthousiasme over het feit dat we het probleem getackeld hadden: we waren vergeten de rem op druk te brengen... Paar keer flink het pedaal intrappen en alles deed het weer. En bleef het ook doen, de rest van onze lange reis.

Check

Dit was niet de enige keer dat het me niet lukte om de vaart eruit te halen, en over die andere keren heb ik het later misschien nog wel eens. Het was wél de enige keer dat een probleem in het remsysteem de oorzaak was. Een probleem dat we zelf hadden kunnen voorkomen door ook het remvloeistofniveau te controleren voordat we aan onze reis begonnen. Dat is dus weer een fout die we niet meer maken. Het checken van mijn remmen is een vast onderdeel van mijn rondje om de motor geworden. Ik kan het je van harte aanbevelen. ■

Hij doet 't weer.

MOTOR (VER)KOPEN?

Zo doe je 't safe!

Als de dagen voelbaar langer worden, begint het motorbloed weer te kruipen. Tijd voor een andere motor? Tijd voor koop- en verkooptips! Geen verhandelingen over profieldieptes, stuuruitslagnokjes en balhoofdlagers, maar praktische adviezen voor een goede, veilige deal.

Tekst: Hugo Pinksterboer
Foto's: Paul Oor

Vorig jaar werden er in Nederland op een haar na 170.000 gebruikte motorfietsen verkocht en dus ook gekocht. Dat zijn er gemiddeld 465 per dag. Verreweg het grootste deel gaat van particulier naar particulier. Als verkoper vang je zo meestal meer dan wat je bij een motorwinkel voor je motor zou ontvangen, en als koper ben je juist wat goedkoper uit. Dat zit 'm natuurlijk vooral in het feit dat een particuliere verkoper geen garantie biedt. De lagere prijs betekent dus minder zekerheid voor de koper– en niet alleen als het om de technische staat van de motor gaat.

Gewaarschuwd

Ook als verkoper heb je particulier minder zekerheid. Komen mensen kijken om je motor te kopen, of willen ze vooral zien waar hij staat en waar je sleutels hangen? Nee, je begeeft je bij een particuliere verkoop niet direct in een mijnenveld, maar een gewaarschuwd motorrijder telt voor twee. Dat sommige tips in dit verhaal wel heel erg voor zich lijken te spreken, moet je daarbij maar voor lief nemen: ze zijn helaas allemaal gebaseerd op gevallen waarin het niet goed afliep...

Voorbereiding

Koop je je motor bij een bedrijf, dan krijg je er vaak garantie op. Bovendien zijn veel verkopende bedrijven ook bereid om je nog wat service te verlenen. Koop je bij een particulier, dan heb je niemand om op terug te vallen als er iets blijkt te mankeren. Dat maakt het heel belangrijk om goed voorbereid op pad te gaan. Zo kun je zo goed mogelijk voorkomen dat je een gestolen motorfiets koopt, of eentje waarvan de tellerstand niet klopt.

Ideaal: alle facturen bij de hand.

Kopie ID

Het is belangrijk om te weten met wie je bij een particuliere verkoop te maken hebt. Dat weet je alleen zeker als je het paspoort of het rijbewijs van de verkoper mag zien. Je kunt zelfs vragen of je er een foto van mag maken. Met de app 'Kopie ID' (voor Android en iOS) kan dat veilig: de app is speciaal voor dit soort doeleinden ontwikkeld. En ben jij de verkoper? Vraag je potentiële koper dan om rijbewijs of paspoort en hou dat document als borg tijdens de proefrit.

Kenteken

Als verkoper zorg je natuurlijk dat je kentekenpapieren of kentekencard klaar hebt liggen. Als koper controleer je of het kenteken op het document overeenkomt met het kenteken van de motor. Minder voor de hand liggend maar even belangrijk: kijk of het framenummer van de motor hetzelfde is als het voertuigidentificatienummer (VIN). Dat is het eerste nummer op de achterkant van de card. Ouderwetse kentekenpapieren? Dan vind je het nummer op de tweede pagina van kentekenbewijs deel 1A.

Rijbewijs checken: altijd slim!

Zoektocht

In die oude kentekenpapieren werd ook vermeld waar het framenummer te vinden was; op de kentekencard niet meer. Bij motoren staat het vaak in de buurt van het balhoofd, maar ook wel op het motorblok (aan de onderkant, bij de cilinders) of aan de buiten- of binnenkant van het frame. Voorkom een zoektocht en google waar het zit, vraag het een dealer, of voer het kenteken in op ovi.rdw.nl. Daar vind je het op de pagina met basisgegevens onder de noemer 'chassisnummer'. Ga je je motor verkopen, zorg dan dat je weet waar het nummer te vinden is.

Gaaf

Heb je het framenummer in beeld? Kijk of het helemaal gaaf is. Beschadigingen kunnen wijzen op pogingen om het nummer te veranderen. Tip: Neem een zaklampje mee om het framenummer te kunnen lezen. Met een telefoonlampje gaat dat niet altijd even makkelijk.

Kentekencheck

Doe als koper altijd een kentekencheck. Als je het kenteken invoert op ovi.rdw.nl kun je onder meer zien wanneer de motor op kenteken gezet is, of hij alleen in Nederland op kenteken gestaan heeft en

hoeveel eigenaren hij gehad heeft. Of de motor als gestolen te boek staat, zie je op de pagina ‘Status van het voertuig’. Tip 1: als je hier leest dat hij niet gestolen is, weet je alleen dat hij bij het RDW niet als gestolen geregistreerd is. Die vermelding geeft je dus nog geen garantie dat het voertuig niet van diefstal afkomstig is! Tip 2: Ook met de app ‘Stop heling’ kun je checken of een voertuig als gestolen bekend staat.

Hoeveel kW?

Mike weet uit ervaring hoe belangrijk het is om het kenteken te checken. De verkoper zei dat de KTM die Mike op het oog had uit 2011 was, maar bij het RDW zag hij dat de motor al twee jaar eerder in Barcelona in gebruik was genomen. Op de site vind je die gegevens onder ‘Eerste datum toelating’ en ‘Eerste datum toelating Nederland’. Bovendien stond op het typeplaatje van de motor dat het een 88 kW-motor was, terwijl het kenteken het op zestien kW minder hield. Bij een geluidscontrole kan dat je geld gaan kosten. Dat de motor hevig slingerde als je boven de 150 reed was volgens de verkoper geen probleem: je mag bijna nergens meer zo hard rijden. Serieus...

Verbod

Op de statuspagina kun je ook zien of de motor geëxporteerd is. Staat daar ‘ja’, dan is de boeiende vraag welke motor er dan voor je neus staat. Verder lees je hier of hij WA-verzekerd is (WAM) en of er een verbod voor rijden op de weg op rust. Dat laatste kan bijvoorbeeld gebeuren als er nog niet door de RDW-gekeurde wijzigingen zijn aangebracht, als de motor niet aan de permanente eisen voldoet of bij het RDW bekende schade heeft. Op ovi.rdw.nl kun je bij auto’s ook de kilometerstand controleren. Voor motoren wordt die stand (nog) niet bijgehouden.

Geschiedenis

Als verkoper zorg je dat je behalve het kenteken ook het onderhoudsboekje van de motor bij de hand hebt, liefst aangevuld met facturen van grote en kleine beurten, reparaties en – als je zelf je onderhoud doet – onderdelen. Hoe beter je potentiële kopers kunt informeren, hoe groter de kans dat het tot een deal komt. Heeft een verkoper niets op papier, dan moet je ‘m alleen op zijn mooie ogen geloven. Doe dat alleen als je heel zeker van je zaak en van de motor bent.

Proefrit

Is de motor veelbelovend en de belangstelling serieus, dan wordt het tijd voor een proefrit. Als verkoper vraag je om de legitimatie van de koper als borg. Loop vooraf samen om de motor heen en leg eventuele beschadigingen vast. Dat kan op papier of met foto’s. Zo voorkom je dat er achteraf discussies ontstaan over loshangende knipperlichten, een afgebroken slijtboutje of een scheur in de buddyseat. Check ook even of het remlicht het doet en of er nog voldoende profiel op de banden zit. Niet alleen voor jouw veiligheid en die van andere weggebruikers, maar ook om bekeuringen te voorkomen.

Ook zo’n sticker is welkom.

Verzekering

Vraag de verkoper hoe de motor verzekerd is, zodat daar geen onduidelijkheden over bestaan. Ook is het goed om vooraf af te spreken wat je doet als je als potentiële koper schade rijdt. De afspraak ‘brokken is dokken’ lijkt daarbij het meest voor de hand te liggen: gaat er iets stuk, dan betaal je de reparatie. Bij Allianz kun je vanaf €5,50 een kortlopende motorverzekering afsluiten die speciaal bedoeld is voor het afdekken van je eigen risico bij proefritten en motorverhuur. Helaas geldt die verzekering niet voor proefritten bij particuliere verkopers.

Sleutels

Maak bij aanvang van de proefrit een afspraak over de tijdsduur. Een kwartier tot een half uur moet genoeg zijn voor een goede indruk van de motor. Is de proefrit gereden? Check dan of je alle sleutels weer ontvangt. Wil je zeker weten dat er niets mis gaat? Rij op een andere motor of met de auto met de proefrit mee. Je zal de eerste niet zijn van wie de sleutels tijdens een proefrit gekopieerd worden. Bovendien ben je er zo bij als er iets fout zou gaan en verklein je de kans dat de proefrit voor een wheeliefeestje gebruikt wordt.

Met deze app leg je veilig een ID vast.

Garagecheck

Om de technische staat van een motorfiets te controleren, moet je er behoorlijk veel van weten. Er zijn online alle mogelijke checklijstjes te vinden, maar zonder de nodige technische bagage kom je daarmee niet verder dan een oppervlakkige blik. Neem dus iemand met verstand van zaken mee. Net zo goed of beter? Vraag de verkoper of het oké is dat je de motor bij een motorgarage laat nakijken, op jouw kosten. Is het antwoord nee, dan kun je vermoedelijk beter naar een andere motor gaan kijken.

Overschrijven

Is iedereen blij en zijn de onderhandelingen afgerond? Ga dan samen naar het postagentschap voor de overschrijving van de motor. Zo voorkom je als verkoper dat de beoogde koper er met al je papieren vandoor gaat. Wordt er contant betaald en gaat het niet om een al te groot bedrag, dan kun je vragen of ze biljetten ter plekke willen controleren. Niet? Dan speel je het helemaal op safe als je voor de betaling samen bij je bank langsgaat.
Wordt er per app betaald? Geef dan de sleutels pas uit handen nadat je gecontroleerd hebt of het geld daadwerkelijk op je rekening staat.

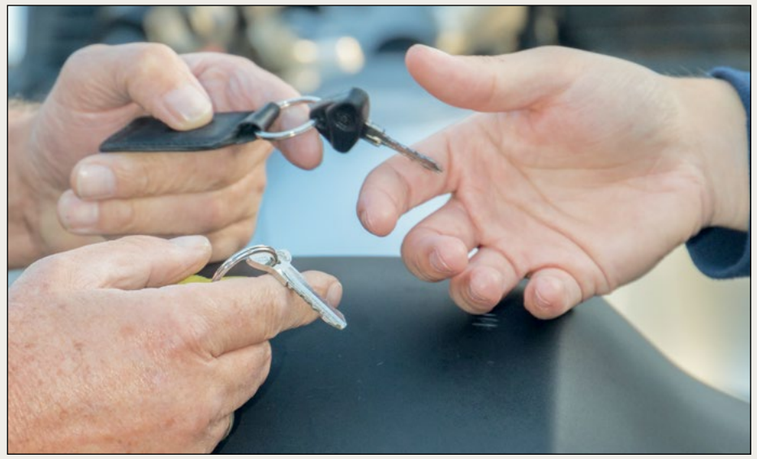
Papieren

Om het kenteken over te schrijven heb je behalve het kentekenbewijs ook de tenaamstellingscode nodig. Zorg als verkoper dat je ze bij de hand hebt, anders gaat de koop niet door. Bij het overschrijven ontvangt de koper een vrijwaringsbewijs. Dat overhandig je aan de verkopende partij, die vanaf dat moment niet meer voor de motor verantwoordelijk is. Krijg je de sleutels in handen, vraag dan meteen ook om de reservesleutels en kijk of ze passen.

Direct

Als kersverse eigenaar moet je de motor per direct verzekeren. Ga zonder verzekering niet de weg op: er zijn genoeg verhalen van motorrijders die tijdens dat eerste onverzekerde ritje uit puur enthousiasme de fout ingaan en vervolgens voor de kosten opdraaien.

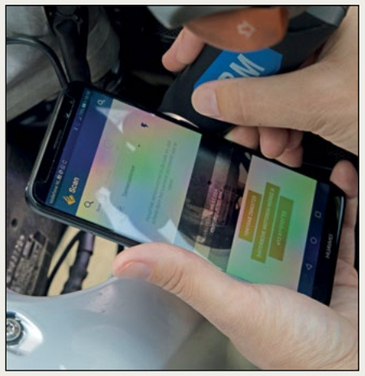
Framenummer bij het balhoofd.



Ook de reservesleutels....

Online

Zoek je online naar een gebruikte motorfiets, wees dan alert op partijen die heel veel te koop aanbieden en nog maar heel kort actief zijn. Bij verkopers die grote hoeveelheden onderdelen van een bepaalde type motor aanbieden kan het gaan om gestolen spul: die losse onderdelen brengen meer op dan de complete motor en de herkomst is niet te achterhalen. Belangrijkste tip: zijn onderdelen onwaarschijnlijk goedkoop, dan zijn ze hoogstwaarschijnlijk verdacht. ■



Check het framenummer met Stop heling.

Meer? Welkom!

Heb je aanvullende koop- en verkooptips voor collega-MAG-leden? Laat het ons weten op redactie@motorrijdersactiegroep.nl. Dan voegen we ze toe wanneer het artikel op de website staat, of we wijden er een nieuw artikel aan. Disclaimer: aan bovenstaand artikel kunnen geen rechten ontleend worden. Dankjewel aan André Bouwman (liv.nl) voor de basis van dit artikel!

MAG GIVE-AWAY

Hit-Air airbagvest cadeau!

Wil je zo veilig mogelijk onderweg, dan kun je eigenlijk niet om een airbagvest heen. Goed nieuws voor een van onze leden? Van Ralph Martens Motorsport mogen we een Hit-Air airbagvest ter waarde van 590 euro cadeau geven!

De airbagvesten van het Japanse merk Hit-Air hebben aparte luchtkamers voor opzij, je rug en je borst, je nek en je heupen. Ook achter de metalen keybox, waar de gaspatroon zich in bevindt, zit een luchtkamer. Als je op je motor stapt, klik je het vest met een spiraalkoord aan je motor vast. Bij het afstappen haal je het net zo makkelijk weer los. Het koord biedt voldoende ruimte om tijdens het rijden te verzitten of op je stepjes te gaan staan.

Demonstratie

Ga je onderuit, dan wordt het vest in een kwart seconde automatisch opgeblazen. Voordeel van het Hit-Air systeem is dat je het direct weer kunt activeren: kwestie van de gaspatroon te vervangen. Zien hoe het werkt? We demonstreren het vest op de MAG-stand op de MOTORbeurs in Utrecht. Je bent van harte welkom op stand 12.D044!

Doe mee!

Interesse? Stuur uiterlijk op 6 maart 2020 een mailtje met als onderwerp Hit-Air naar info@motorrijdersactiegroep.nl. Vermeld je naam, je lidnummer en je telefoonnummer.

De MAG zoekt een nieuwe

PENNINGMEESTER

Onze gedroomde penningmeester begrijpt waar de MAG zich voor inzet en neemt vanuit die optiek de verantwoordelijkheid voor het financiële beleid van de organisatie. De penningmeester zorgt voor een optimale aansturing van de vereniging op basis van de beschikbare middelen, stelt de jaarbegroting op en bewaakt de begroting samen met de medewerkers van de ledenadministratie en de financiële administratie, die alle uitvoerende werkzaamheden op zich nemen. Verder schrijft de penningmeester het financiële jaarverslag ter dischargeverlening door de ALV.

Interesse in deze betrokken, boeiende bestuursfunctie? Stuur je reactie uiterlijk op 23 februari 2020 naar Gerwin Batten, voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl.

De MAG is een vrijwilligersorganisatie. Ook het penningmeesterschap is een onbetaalde functie.

JA, ik sluit me aan bij de MAG!

☐ MAG-lidmaatschap: € 33,- per kalenderjaar

Naam M/V _____

Straat _____

Huisnummer _____

Postcode _____

Woonplaats _____

Telefoon _____

E-mail _____

Geboortedatum _____

☐ MAG-gezinslidmaatschap: € 16,50 per kalenderjaar

Gezinslid van MAG-lid _____

Lidnummer _____

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 46, 8900 AA Leeuwarden.

Natuurlijk kun je je ook direct aanmelden op www.motorrijdersactiegroep.nl. Betaal met iDeal!

MAG MOTORRIJDERS ACTIEGROEP
helpen MAG.
maak een motormaat lid!
www.motorrijdersactiegroep.nl

Indian Motorcycles Museum
Openingstijden: op zaterdag van 13.00 tot 17.00 uur, maar altijd vooraf bellen. We kunnen afwezig zijn i.v.m. beurzen en rally's.
Voor groepen boven de 20 personen kan het ook door de week of op zondag, maar uitsluitend op afspraak.
Industrieterrein Lemsterhoek, Indian Place 1 (Kadijk 23), Lemmer. Tel/fax: 0514-563244.

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
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

Weet je wel zeker of je vering écht goed is afgesteld?
WILBERS PFC BRAKES HK SUSPENSION De juiste instelling brembo ÖHLINS
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

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

MOTORbeurs Utrecht
65.000 vierkante meter motor

Het zal je niet ontgaan zijn: van donderdag 20 tot en met zondag 23 februari is het weer tijd voor de jaarlijkse MOTORbeurs Utrecht. Meer dan een beurs, met volop gelegenheid om te kijken én te rijden.

Het woord 'beurs' dekt de lading van dit evenement al lang niet meer. Er is veel meer te beleven. Meer ook dan vorig jaar, als het over nieuwe motoren gaat. Een aantal importeurs dat toen verstek liet gaan, is er gelukkig weer helemaal bij. De definitieve deelnemerslijst vind je op motorrijdersactiegroep.nl en natuurlijk op de vernieuwde site van motorbeursutrecht.nl. Daar kun je ook voortdurend terecht voor het laatste nieuws en tickets, die in de voorverkoop maar liefst € 3,50 goedkoper zijn.

Nieuwe motorrijders

Ken je motorrijders die nog maar net hun rijbewijs hebben? Voor die nieuwe rijders bedacht de beurs een fijne actie: als je je rijbewijs haalde na 17 februari 2019 krijg je op donderdag gratis toegang. Moet je wel dat rijbewijs meenemen, plus een voucher die je op de site van de beurs kunt downloaden.

Rijden

In Utrecht kun je niet alleen kijken, maar ook rijden. Heb je nog geen rijbewijs, dan kun je er terecht voor een gratis proefrijles bij Try The Bike. Bezoekers die al wel rijden kunnen op een testparcours van 4.000 m2 de motor van hun dromen aan de tand te voelen. De lijst met beschikbare modellen wordt op de site van de beurs gepubliceerd. Kennismaken met elektrisch rijden op noppen? Dat kan op het Electrocrossparcours in hal 12, ook als je nog nooit motorgereden hebt.

Kijken

Net als vorig jaar is er een supermotoparcours met spectaculaire demonstraties en een stuntarena, de laatste met onder meer de Nederlandse stuntpionier Johnnie Do. De steile wand ontbreekt natuurlijk niet, en voor een overtreffende trap van die Wall of Death is er een 3d-variant, de Globe of Speed. Is dat je allemaal te veel van het goede, dan kun je natuurlijk ook een kijkje nemen bij de motorbouwers van CustomWorxs.

Meer, meer

Verder biedt deze 36e editie van de

MOTORbeurs natuurlijk alles wat met motorrijden te maken heeft. Van een enorme keuze aan gebruikte en nieuwe motoren tot motorkleding, helmen en accessoires, onderdelen, gereedschappen, motorreizen, motorverzekeringen en merkenclubs. Volop inspiratie voor een nieuw seizoen.

Airbagvest cadeau!

Ook de MAG is aanwezig. Op stand 12.D044 laten we bezoekers elk uur zien en beleven hoe een airbagvest werkt. We mogen zo'n vest zelfs weggeven aan een van onze leden (zie bladzijde 25). Ook nieuwe leden maken kans op die prijs - dus neem je motorvrienden mee naar onze stand. Dan doen wij het woord wel. Koffie en thee is natuurlijk gratis; krijg je er nog iets lekkers bij ook. Zien we je in Utrecht? Praten we meteen even bij! ■

DOSSIER DIJKRIJDEN

Bezwaar nog altijd mogelijk

Lopik kreeg gelijk: een deel van de Lekdijk mag van 1 maart tot en met 31 oktober in het weekend weer dicht voor motoren. Mag elke andere gemeente nu ook z'n mooie stuurwegen op slot gooien? Zeker niet. En heeft een wegbeheerder plannen in die richting? Dan kun je bezwaar aantekenen. De MAG vertelt je hoe.

Vera de Bruijn

We beginnen even bij het begin. Advocaat Wilbert van Eijk, die namens MAG en KNMV optrad, laat weten dat de Raad van State het instellen van een werkgroep en het uitvoeren van een pilot door Lopik zorgvuldig achtte. Het door Lopik gepresenteerde evaluatierapport werd door diezelfde raad als 'deugdelijk' omschreven. Op dat laatste valt nog wel wat af te dingen, stelt Van Eijk, maar "napleiten heeft geen zin". We kunnen – helaas – geen volgende juridische stappen ondernemen.

Wat wel

Een gang naar het Europees Hof voor de Rechten van de Mens heeft geen zin om redenen die een (te) lang verhaal vereisen; in cassatie gaan is alleen mogelijk als het gerechtshof gefaald zou hebben. Om tegen elke gemeente met plannen voor een motorverbod een nieuwe rechtszaak aan te spannen, is voor niemand een haalbare kaart. Wat kunnen we dan wel doen? Even terug naar de basis.

Evenredig

De Raad van State heeft in haar uitspraak de belangen van motorrijders erkend en gesteld dat er sprake was van een evenredige en proportionele belangenafweging door de gemeente Lopik. Daarmee wordt onder meer bedoeld dat het verbod niet het hele jaar geldt, dat niet de hele dijk maar slechts een deel wordt afgesloten, dat er alternatieve routes zijn en dat een buurgemeente ook al zo'n dijkverbod instelde.

Onderzoek en pilot

Met andere woorden: Lopik voerde een onderzoek uit, organiseerde een pilot, presenteerde een evaluatierapport en hield rekening met de belangen van motorrijders. Willen andere wegbeheerders een vergelijkbaar verkeersbesluit kunnen nemen, dan moeten er een 'ja' klinken op de volgende vragen:

- Zijn er klachten?
- Zijn die klachten voldoende geobjectiveerd in een onderzoek?
- Is dat onderzoek deugdelijk geweest: was er een werkgroep met alle belanghebbenden, is er een pilot uitgevoerd, enzovoort?

Belangenafweging

Vervolgens dient er een deugdelijke belangenafweging plaats te vinden, waarbij in ieder geval worden meegenomen:

- de duur van de afsluiting (periode, tijdstippen);
- de omvang van de afsluiting (de hele weg of een deel ervan);
- het aanwezig zijn van alternatieve routes;
- de vraag of er al een verbod is de naastgelegen gemeente waar het verkeersbesluit (om de dijk voor motoren af te sluiten) op aansluit?

Met z'n allen

Heeft een wegbeheerder dit niet allemaal voor elkaar, dan is er alle reden om actie te ondernemen. Daarbij vragen we nadrukkelijk motorclubs en motorrijders om hulp. We moeten dit met z'n allen oplossen, zeker als er meerdere gemeentes van plan zijn om tot afsluitingen over te gaan.

Actie

Wat kun je doen? Zodra je er lucht van krijgt dat een wegbeheerder een weg voor motoren wil afsluiten, kun je hem laten weten dat je het daar niet mee eens bent en hem op de hoogte stellen van de bovengenoemde onderzoekseisen. Voor leden en aangesloten clubs hebben we op een rijtje gezet hoe je dat doet. Dit document is op te vragen bij het MAG-meldpunt Dijk- en wegafsluitingen, dwa@motorrijdersactiegroep.nl. Je vult het aan met de betreffende gegevens en stuurt het vervolgens aangetekend of per mail naar de wegbeheerder.

Zeker weten

Om zeker te weten dat een voorgenomen verkeersbesluit niet aan je aandacht ontsnapt, doe je het volgende.

- Ga naar overheid.nl
- Klik op 'Berichten over uw buurt'
- Kies voor de attenderingsservice
- Vul de gevraagde gegevens en doorloop de vervolgstappen.

Staatscourant

Elke voorgenomen verkeerbesluit wordt gepubliceerd in de digitale editie van de Staatscourant. Bij dat besluit lees je ook waar je meer informatie kunt krijgen. Op datzelfde adres kun je de plannenmakers laten weten dat je het met hun voornemen niet eens bent (zie de tekst onder het kopje Actie).

Bezwaarschrift

Is men daar niet gevoelig voor, dan moet er officieel bezwaar aangetekend worden. Ook een model van zo'n bezwaarschrift is voor leden en aangesloten clubs op te vragen bij dwa@motorrijdersactiegroep.nl. Vul dit document aan met de benodigde informatie en dien het in, bij voorkeur met een groep motorrijders of een motorclub uit de regio. Wil je dat de MAG ook bezwaar aantekent? Stuur het ingevulde bezwaarschrift dan terug naar dwa@motorrijdersactiegroep.nl. Een bezwaar van een landelijke belangenvereniging als de MAG legt waarschijnlijk meer gewicht in de schaal!

Op tijd

Bezwaren kunnen ingediend worden tot uiterlijk zes weken na publicatie. Daarna wordt het besluit onherroepelijk en ben je dus te laat. Let op: als je wilt dat de MAG ook bezwaar aantekent, dan moeten wij jullie bezwaarschrift uiterlijk vier weken na publicatie van het verkeersbesluit in huis hebben. ■

Olaf Bok

Hugo Pinksterboer

GWS-MELDINGEN

Op Facebook plaatsten we dezelfde foto als op deze pagina. Bij een uitwijkmanoeuvre over de bermblokken langs deze weg wil je die betonnen bulten liever niet tegenkomen, schreven we. En terecht, riep de helft van de lezers. Wat een onzin, riep de andere helft. Wij gingen vooral af op de bevindingen van een ervaren ex-motoragent...

Aan weerszijden van de Jisperdijk, ten noorden van Zaandam, liggen de inmiddels wel bekende bermblokken of grasbetonblokkken (zie MAGazine 159). Ze voorkomen dat vrachtwagens kantelen als ze bij een uitwijkmanoeuvre in de zachte berm terecht komen; motorrijders blijven bij zo'n zelfde manoeuvre overeind. Dat je niet meer op het asfalt rijdt, hoor en voel je direct. Dus waarom worden die wegverbreders om de zoveel meter afgewisseld met de wigvormige blokken waarvan je er eentje op de openingsfoto ziet?

Deze schrikblokken of schampblokken, zoals ze officieel heten, zouden voorkomen dat vrachtwagens over die bermblokken blijven rijden. Begrijpelijk. Maar voor motorrijders leveren ze potentieel gevaar op, zoals door een leverancier ruiterlijk toegegeven wordt. De blokken zijn half zo breed als de bermblokken. Als je bij een uitwijkmanoeuvre met je voorwiel langs de opstaande kant van zo'n schrikblok schampt, is de kans op ongelukken zeker aanwezig. Motorrijdend wijkagent Bert Gorter ondernam hier al actie op.

Een korte Facebook-enquête leert dat schrikblokken ook elders in het land te vinden zijn, van Rotterdam tot Twente. Verwar ze niet met de zogenaamde 'stootbanden met afgeschuinde kop', die vaak in binnenbochten liggen. Niet fijn als je moet uitwijken, maar de bedoeling van deze banden is nadrukkelijk dat je daar niet komt. Met die schrikblokken ligt dat anders.

Hugo Pinksterboer

Stootbanden in de binnenbocht

Gladde brug

Dennis Ko neemt regelmatig de Nelson Mandelabrug, die je van Arnhem Centrum over de Rijn naar het zuidelijke deel van de stad brengt. Het eerste deel van de brug, richting Zuid, is een bocht. Het wegdek is slecht en de vele reparaties zorgen voor gladde plekken, zeker bij regen. Met de traditionele vangrail in de buitenbocht wil je daar absoluut niet onderuit gaan, ook niet met de daar geldende maximumsnelheid van 50 km/u. De gemeente heeft ons laten weten dat men nog niet weet "hoe dit (financieel) op te lossen is" en dat het "in meerdere vakgroepen besproken" zal worden. Men houdt ons op de hoogte, is de belofte. Daar houden we ze aan.

Dennis Ko

De Mandelabrug: "In meerdere vakgroepen besproken..."

De wei in

Eind december neemt Marcel Plomp op de afslag Aalsmeer op de N201. Het is donker en nat. Hij neemt de haardspeldbocht aan het eind en weet dat hij kort daarna linksaf moet. De grote witte pijl in het voorsorteervak is ook in het donker goed zichtbaar. Hij gaat naar links – en voor hij het weet, ligt hij plat op de grond, naast zijn Deauville. Wat blijkt? Hij had pas een heel stuk verderop linksaf moeten slaan. Het voorsorteervak dat hij zag liggen, compleet met pijl, gaat helemaal nergens naartoe: er ligt daar een weiland. Daarom heeft de wegbeheerder het vak met een niet-gemarkeerde gele, kunststof verhoging van de weg afgescheiden (zie foto's volgende bladzijde, bovenaan). Een oplossing met duidelijke risico's.

Een waarschuwingsbordje voor de verhoogde rijbaanscheiding ontbreekt, de reflectiepaaltjes op de scheiding staan te ver uit elkaar en Marcels zicht werd hem ontnomen door de grote truck voor hem. Na wat mails met de gemeente die stelde dat de weg van de provincie was (en andersom), heeft Aalsmeer nu een oplossing bedacht: met het bekende blauwe bord met een witte pijl omhoog (D4) wordt aangegeven dat je ter plekke rechtdoor moet rijden. Dat lijkt ons niet afdoende. We hebben de gemeente dus voorgesteld om deze 'non-afslag' duidelijk zichtbaar af te sluiten, en niet met een gele drempel waar je wel makkelijk overheen kijkt, maar met de motor dus niet zo makkelijk overheen rijdt. Wordt vervolgd.

Te licht

Bij het aanpakken van het wegdek van de N293 in de gemeente Roermond heeft de wegbeheerder verlichting aangebracht in de vangrails langs de buitenbochten. Het felle licht is hinderlijk, zeker als het regent. De weg reflecteert het licht ook nog eens, en bocht en belijning zijn niet meer goed te zien, zo liet Jan Steenbekkers ons weten. Hij rijdt er regelmatig in het donker. MAG-verkeersvrijwilliger Roy Reusen, die als chauffeur het hele land doorkruist, nam ter plaatse een kijkje. Hij geeft de melder volkomen gelijk. Wel snapt hij waarom men de bocht heeft willen markeren. Zonder die markering of andere verlichting zou er anders ook met de geldende maximumsnelheid (50) regelmatig iemand in de vangrail parkeren. Daarbij speelt mee dat de bocht behoorlijk scherp is en de weg door z'n tweemaal twee rijbanen uitnodigt om er harder te rijden. Naar zijn idee is het probleem op te lossen door de verlichting flink te dimmen.

Boekelosebrug

"Hengelo krijgt een mooie entree met de nieuwe Boekelosebrug", schreef de Overijsselse gemeente in 2017. De zonnepanelen op de twintig meter brede brug zouden het object nog energieneutraal maken ook. Dat van die energie klopt vast, maar voor motorrijders waren die zonnepanelen bloedjelink, bleek in de periode na de opening. Dat werd vanzelfsprekend ook bij de MAG gemeld. Ook van andere kanten kwamen er klachten binnen, zo blijkt uit een bericht van half januari. Oorzaak van het probleem was dat de slijtlaag niet goed op de ondergrond gehecht had, waardoor de panelen in "spekgladde glasplaten" veranderd waren. Van Freddy Walhof ontvingen we het goede nieuws: er is een nieuwe slijtlaag aangebracht en de brug zou dus weer veilig zijn. Gaat het toch weer mis? Laat het ons weten op het nieuwe mailadres van het MAG-meldpunt Gevaarlijke wegsituaties, gws@motorrijdersactiegroep.nl.

Het begin van de 'non-afslag) bij Aalsmeer

Voorsorteren naar nergens

Botsvriendelijk...

In MAGazine 159 schreven we uitgebreid over de Buitenring Parkweg Limburg. De Nutherweg in Schinnen, onderdeel van die ring, vertoont een prachtige bocht die je met 80 km/u mag nemen. Om de kans op ellende te voorkomen, zitten er keurige onderplanken onder de vangrails. Klein probleempje: de lichtmasten staan niet achter, maar vóór die vangrail. De projectgroep vond dit helemaal geen probleem, toen we dit aankaartten: het zou namelijk gaan om botsvriendelijke lichtmasten. We hebben ze daarop geconfronteerd met een uitspraak van de leverancier van de masten, die nadrukkelijk stelt dat ze wel botsvriendelijk zijn voor auto's, maar zeker niet voor motorrijders. Helaas staan de masten er nog steeds. We hebben de projectgroep opnieuw aangeschreven. Ze geven opnieuw dezelfde reactie. We zetten onze tanden erin. Doe voorlopig maar kalm aan, daar langs de Nutherweg.

Bord verplaatst

Het kwam ons helaas pas veel later ter ore, maar vorig jaar verongelukte een motorrijder toen hij de palen raakte van een bord dat aan het eind van de vangrail stond. Een oplettende lezer zag dat de situatie lang na het ongeluk nog altijd ongewijzigd was. We zijn daarmee aan de gang gegaan en kunnen je melden dat het bord nu achter de vangrail staat, waar het thuishoort. Kom je situaties tegen die op dezelfde manier aangepast kunnen worden, laat ze ons dan weten op gws@motorrijdersactiegroep.nl. Foto's altijd welkom! ■

Het felle licht in de vangrails is hindelijk, zeker als het regent

VERGADERING MET BOCHTEN-TRAINING

Wees erbij op 28 maart!

Vorig jaar was het een primeur, nu wordt het een traditie: na afloop van de jaarlijkse algemene ledenvergadering bieden we alle aanwezigen een gratis bochtentraining aan.

Net als vorig jaar vinden zowel de vergadering als de bochtentraining plaats op het Midland Circuit bij Lelystad. We beginnen de dag om 10.00 uur met een korte, maar belangrijke vergadering. Daarbij kijken we terug op het afgelopen jaar, we belichten onze plannen voor 2020, het bestuur wordt (her) verkozen en komt een nieuwe penningmeester.

Lunch en rijden

Na de lunch, door de MAG aangeboden aan alle leden die de ledenvergadering bijwoonden, volgt een toelichting op de bochtentraining. Om 14.00 uur gaan we het circuit* op. In de bochtentraining ligt de focus op zithouding, stuurtechnieken en bochtenlijnen. Dat gebeurt in kleine groepen, ingedeeld op ervaring en snelheid. Gaat het in jouw groep te snel of te langzaam? Dan kan er in overleg met de instructeurs gewisseld worden.

Aanmelding

Om aan deze kosteloze training voor MAG-leden deel te kunnen nemen ben je aanwezig op de vergadering van 28 maart en schrijf je je uiterlijk op 29 februari in met een mailtje aan secretaris@motorrijdersactiegroep.nl. Vermeld daarin je naam, adres, telefoonnummer en lidmaatschapsnummer (zie het adresetiket bij dit MAGazine). Wees er snel bij: vol is vol!

Laatste nieuws

Houd onze website en facebookpagina in de gaten voor het laatste nieuws over de vergadering en het middagprogramma, dat mogelijk nog met extra onderdelen wordt uitgebreid. We zien je graag op de vergadering én op het circuit!

PROGRAMMA 28 MAART 2020

10.00 Algemene ledenvergadering
1. Verantwoording over het afgelopen jaar
2. (Her)verkiezing bestuur
3. Plannen 2020
4. Rondvraag en afsluiting

12.00 Lunch

13.00 Toelichting middagprogramma
14.00 Het circuit op!
17.00 Einde training

Locatie
Midland Circuit
Talingweg 89
8218 NX Lelystad
www.midland-circuit-lelystad.nl

**Deelname geheel op eigen risico. Belangrijk: motorverzekeringen bieden geen dekking voor schade bij deelname aan trainingen als deze.*

De BOVAG en de RAI berichtten vorig jaar over een Belgisch onderzoek waaruit bleek dat files drastisch verkort kunnen worden als er meer automobilisten op de motor zouden springen. Hoe haalbaar is dat? Denk mee!

Even googelen leerde dat het onderzoek niet al te vers meer was: de cijfers van de Universiteit van Leuven dateerden uit 2011. Een probleem? Nee. In Nederland namen de files alleen maar toe, dus het effect zou minimaal gelijk blijven.

Minder uitstoot

De uitstoot van voertuigen brengt maatschappelijke kosten met zich mee. Zou 10% van alle personenwagens door motorfietsen vervangen worden, zo vertelt de samenvatting van het onderzoek, dan zouden die kosten met 6% dalen: de uitstoot van motoren is duidelijk lager dan die van auto's.

Minder files

Belangrijker nog is dat men becijferde dat daarbij het aantal voertuigverliesuren (de tijd die door alle voertuigen samen verloren wordt) met maar liefst 40% afneemt. Dat is een flinke slok op een borrel.

260.000

De boeiende vraag is natuurlijk om hoeveel mensen dat zou gaan. Het antwoord? Heel veel. In 2011 stonden er in Nederland 2,4 miljoen auto's in de ochtendspits en 2,8 miljoen in de avond, zo leert het CBS ons. Als we het even bij die cijfers houden en 10% van die bestuurders op de motor overstapt, gaat dat dus om zo'n 260.000 automobilisten. Dat is de helft (!) van het huidige aantal motorbezitters.

Denk mee!

We zijn heel benieuwd hoe haalbaar dat is, en we beginnen bij onze leden: wat zou jou bewegen om de auto te laten staan en voortaan alleen per motor de spits te lijf te gaan, het hele jaar door? En zou het een goed idee zijn om ook in Nederland ervaren automobilisten na een aantal gedegen lessen op een 125'je te laten rijden, zoals al in 15 Europese landen het geval is? Stuur je verhaal naar redactie@motorrijdersactiegroep.nl (max. 200 woorden, met naamsvermelding)! ■

MAG MOTORRIJDERS ACTIEGROEP

Colofon

Postbus 46
8900 AA Leeuwarden
info@motorrijdersactiegroep.nl
www.motorrijdersactiegroep.nl
KvK Haarlem: 40596536
IBAN: NL26 INGB 0005 9311 02

Beleidszaken
Vera de Bruijn
beleid@motorrijdersactiegroep.nl
06 - 3841 4881
Ledenadministratie
Anja Taal
leden@motorrijdersactiegroep.nl
06 - 8447 1913
(ma en di 09:30-15:30)
Advertenties
ads@motorrijdersactiegroep.nl
06 - 5140 4308
Redactie
Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl
06 - 5571 6025
Vrijwilligerscoördinatie
Jan Boot
vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl
06 - 1224 8210
Meldpunt Groen licht
Peter Zuurbier
roodlicht@motorrijdersactiegroep.nl
Meldpunt Gevaarlijke wegsituaties
gws@motorrijdersactiegroep.nl
Beurscoördinator
Gerda Wentzel
beurzen@motorrijdersactiegroep.nl
Coördinatie motorclubs
Klaas Abma
clubs@motorrijdersactiegroep.nl
06 - 29 29 47 50
Webmaster
Harold Verra
webmaster@motorrijdersactiegroep.nl
Voorzitter
Gerwin Batten
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl
Penningmeester
Harold de Bock
penningmr@ motorrijdersactiegroep.nl
Secretaris
Emile Meijer
secretaris@motorrijdersactiegroep.nl
Bestuursleden
Mathijs van der Noordaa
bestuur1@motorrijdersactiegroep.nl
Sebastiaan Met
bestuur2@motorrijdersactiegroep.nl
Jan Boot
vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl
Redactie Mag-a-zine
Hugo Pinksterboer (hoofdredacteur),
Harold de Bock, Katinka Brandenburg

Vormgeving Studiotekst BV, Nieuwegein
Druk & afwerking Damen Drukkers BV

ISSN 1571-960X

JAARBEURS
attract - engage - accelerate