WWW.MOTORRIJDERSACTIEGROEP.NL | FEBRUARI 2021 | 171

MAGAZINE

OP BEZOEK BIJ DREMPELSPECIALIST

MOTORRIJDERS KWETSBAAR?

SCOOTERPLEIDOOI

MAG IN ACTIE 2020

MAG
MOTORRIJDERS ACTIEGROEP

BEKIJK DE REV'IT! 2021 COLLECTIE

REV'IT! heeft voor 2021 flink uitgepakt met een indrukwekkende nieuwe collectie. Elk type rijder is bij REV'IT! aan het goede adres dankzij doorontwikkelde versies van adventure-touring klassiekers als de populaire Sand serie, de agressieve styling van de nieuwe Race line-up, het nog uitgebreidere gamma aan Urban-Sport en Heritage kleding en de toevoeging van de nieuwe Dirt collectie. Dit voorjaar allemaal verkrijgbaar bij ChromeBurner!

SCAN ME

CHROMEBURNER.NL

+31 73 200 80 20 • 5253 RK Nieuwkuijk • Touwslager 10

Redactioneel

Het is je vast niet ontgaan: een flink deel van de gevaarlijke wegsituaties die bij ons gemeld worden, gaat over drempels. Ze zouden glad zijn, wordt vaak genoemd. Daarbij gaat het nooit om de traditionele taluddrempels, waarbij een strook van het wegdek over de gehele breedte opgehoogd wordt. Nee, de schuldigen zijn altijd de betonnen en rubberen drempels die in of op het wegdek aangebracht worden. Hoog tijd om eens in gesprek te gaan met de fabrikant die het leeuwendeel van die drempels levert. En wat blijkt? De gewraakte drempels voldoen ruimschoots aan alle eisen. Er is dus iets anders aan de hand. Dat gaan we later uitzoeken. Eerst laten we de fabrikant aan het woord, en dat verhaal is meer dan de moeite waard.

Hoe het komt dat veel motorrijders die drempels als glad ervaren, daar hebben we wel zo ons idee over. In motorrijdend Nederland vonden we niet zomaar iemand die dat durfde te bevestigen. We vonden wel iemand die begreep waaróm niemand dat durfde: het is nog nooit onderzocht, dus niemand weet het zeker. Daar gaan we natuurlijk wat aan doen. Ook dat draagt naar onze overtuiging bij aan veiliger motorrijden. Als je weet wat er gebeurt, hoef je er niet meer van te schrikken. Pure winst, en een typisch voorbeeld van hoe de MAG voortdurend in actie is, ook zonder Malievelden te bezetten of demoritten te rijden. Meer van die voorbeelden vind je in het artikel waarin beleidsmedewerker Vera de Bruijn je een blik gunt op wat we in 2020 achter de schermen zoal uitvoerden.

Een groot deel van dat werk bestaat uit het in de gaten houden van wat er allemaal speelt, met hulp van ons in de laatste paar jaar sterk uitgebreide netwerk. Zo wees Elaine Hardy, ons contact bij het onderzoek Dynamics of Motorcycle Crashes, ons op een bijzondere spreker tijdens een recente internationale motorrijdersconferentie. Bijzonder, omdat het ging om een vertegenwoordiger van de Wereldgezondheidsraad (WHO). Nog bijzonderder omdat hij daar een aanzet gaf tot een ijzersterk staaltje omdenken: we moeten de motorrijder niet meer zien als een kwetsbare verkeersdeelnemer die zich moet aanpassen om te overleven, maar we moeten de infrastructuur aanpassen aan deze ijzersterke vorm van micromobiliteit – want die micromobiliteit heeft de toekomst. Een iets langere samenvatting van het betoog van Dr. Nhan Tran lees je op bladzijde 30. Proost, zou ik bijna zeggen!

Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl

Inhoud

10 Drempelspecialist Intercodam Infra

14 Scooterpleidooi Otto Lopes Cardozo

26 Jeroen Dekkers: elektrisch én diesel

Van de voorzitter	9
Drempelspecialist Intercodam Infra	10
Scooterpleidooi Otto Lopes Cardozo	14
Vooraan bij rood	17
Jennifer!!	18
MAG in actie 2020	20
Column Elles Dijkhuizen	25
Jeroen Dekkers: elektrisch én diesel	26
MAG-ledenvoordeel	28
Motorrijders kwetsbaar?	30
Give-away: MotorMount	31
Met Batten in de bocht	33
GWS-meldingen	34
Give-away: de winnaar	37
Diefstal: de kleine lettertjes	38

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

Jaargang 30, nummer 171, februari 2021

Coverfoto: Sym (Moteo)

IN HET NIEUWS

Dodehoek-detectie

Ducati had met z'n nieuwe Multistrada de primeur van dodehoekdetectie op een motorfiets. Het Israëlische Ride Vision is hard aan het werk met een systeem dat je straks op elke motor kunt gebruiken. Op je spiegels gemonteerde leds waarschuwen je bijvoorbeeld als je afstand tot je voorganger te klein wordt of als er voertuigen in je dode hoek zitten. Andere features (eCall, bijvoorbeeld) zijn al in ontwikkeling. Het systeem wordt later dit jaar op de markt gebracht. Naar een Nederlandse distributeur wordt nog gezocht. Wie meldt zich aan?

Groen voor groen

Berichten over nieuwe motorolie laten we natuurlijk altijd aan de andere bladen, maar voor deze Kawasaki Lime Green Edition van Motul maken we een uitzondering: limoengroene olie voor het limoengroene merk. Het spul ruikt er zelfs naar. Natuurlijk bedacht voor de aandacht, en die is ze graag gegund.

Tracker van eigen bodem

Motorfietsen zijn makkelijk in onderdelen te verhandelen. Niet zo gek dat er dus maar 20% van de gestolen motoren wordt teruggevonden. Niet zo gek dat gps-trackers steeds populairder worden, ook. De Nederlandse gps-specialist Nedsoft introduceert de Loca, een tracker met app en met dekking in heel Europa plus 70 andere landen. Een abonnement is niet nodig. Bij één melding per dag gaat de niet-vervangbare batterij drie jaar mee. Meer meldingen? Dat kan, maar dat kost meer energie. De voor 95% recycleerbare Loca kost € 95,59.

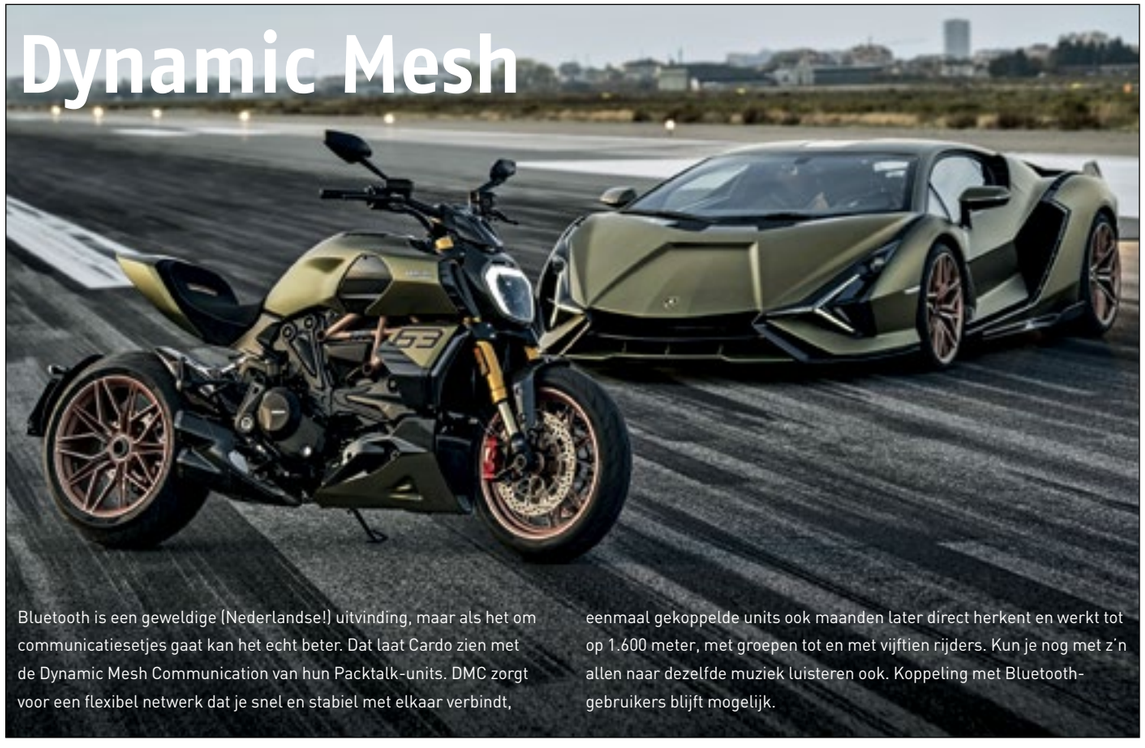
Led-nieuws

Zomaar een ledlamp in je koplamp draaien lukt niet. Nog niet. Automobilisten hebben die mogelijkheid al wel, dankzij de nieuwe Osram Night Breaker LED H7-lamp. De fabrikant liet ons weten dat er nog geen concrete plannen zijn, maar dat het zeker mogelijk is om de lamp ook voor motorfietsen geschikt te maken. Ze houden ons op de hoogte.

Red Dot Diavel

We vragen ons wel eens af of er – afgezien van de jongste kleine Ténéré – nog wel eens ander merk dan Ducati met de Red Dot design-awards vandoor gaat. De Italianen sleepten 'm nu weer in de wacht met hun in een gelimiteerde oplage vervaardigde Diavel 1260 Lamborghini. Prijzen, prestaties en andere specs? Zinloos: vermoedelijk waren ze alle 630 al verkocht toen het nieuws bekend werd. We doen het dus met het traditionele mooie plaatje op deze pagina's.

Dynamic Mesh



Bluetooth is een geweldige (Nederlandse!) uitvinding, maar als het om communicatiesetjes gaat kan het echt beter. Dat laat Cardo zien met de Dynamic Mesh Communication van hun Packtalk-units. DMC zorgt voor een flexibel netwerk dat je snel en stabiel met elkaar verbindt, eenmaal gekoppelde units ook maanden later direct herkent en werkt tot op 1.600 meter, met groepen tot en met vijftien rijders. Kun je nog met z'n allen naar dezelfde muziek luisteren ook. Koppeling met Bluetooth-gebruikers blijft mogelijk.

Tweede huid

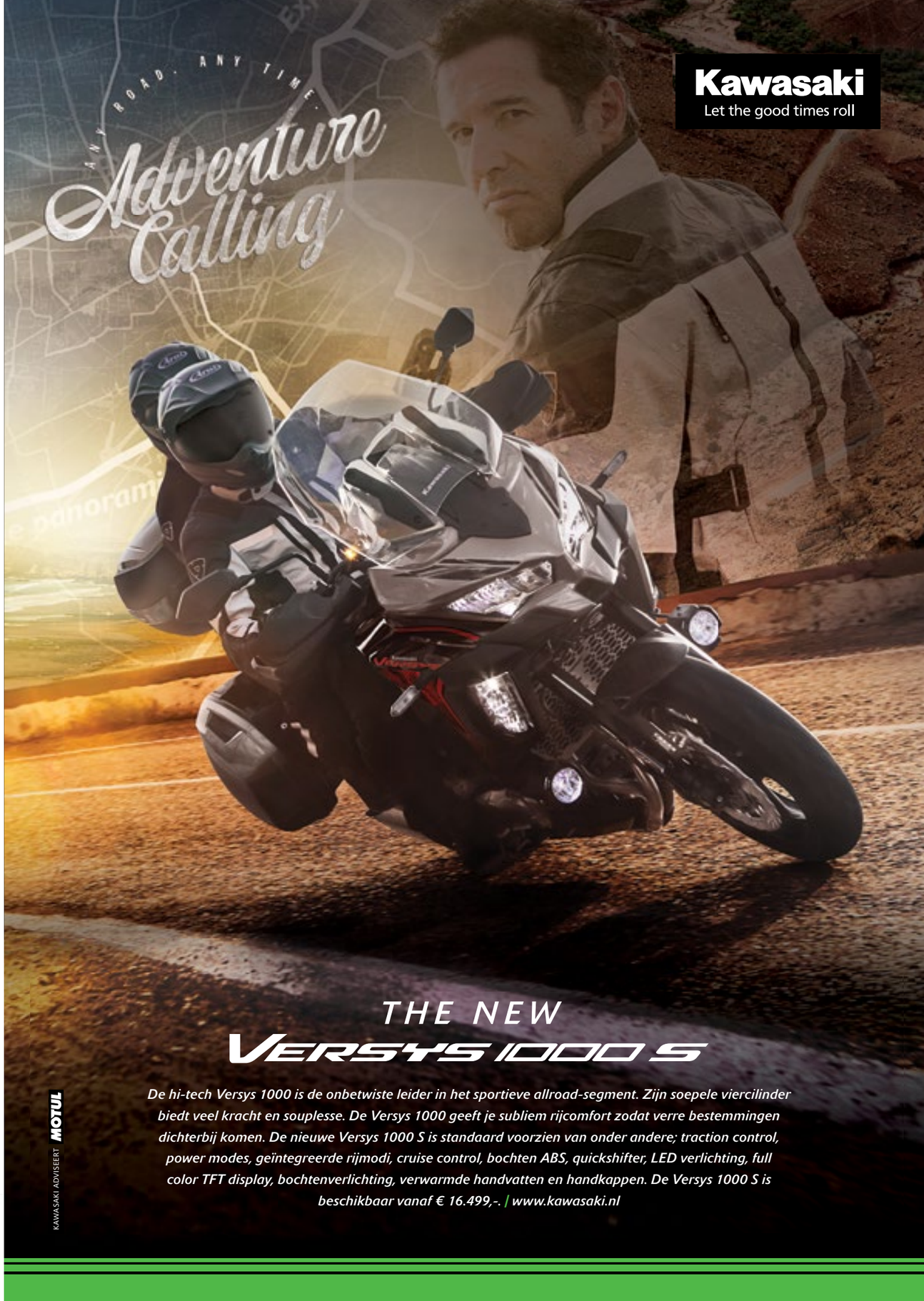
Motorjeans zijn allang een prima en veilig alternatief voor 'echte' motorkleding – maar wat als je toch altijd nog liever je eigen kledingstijl trouw blijft? Dan trek je gewoon een broek naar keuze uit de kast en draag je daar de Pando Moto Skin UH-02 onder. In deze opvolger van de UH-01 is een nog hoger percentage zeer slijtvast Dyneema verwerkt, een vezel van Nederlandse bodem. Ook is de taille verder verhoogd. Goedkoop? Nee. Effectief? Ja, zeker met de bijgevoegde knie- en optionele heupprotectoren. Een ondershirt (UH-01) is er ook.

Leesvoer

Natuurlijk kun je ook online of in tijdschriften wel vinden hoe je een acculader het best gebruikt, hoe het ook alweer met je bandenprofiel zit of wat een katalysator nou eigenlijk doet, maar hoe makkelijk is het om al die informatie uit een boek te kunnen halen. Ouderwets? Misschien. Maar nog altijd razend effectief. *Motorfietstechniek – Constructies en ontwikkelingen* van Peter Aansorgh brengt je het hele verhaal, en is ook voor niet-technici uitstekend te volgen. Bestellen kan via bol.com (375 pagina's, Đ 34,95). We mogen van Peter een exemplaar weggeven. Stuur uiterlijk op 1 maart een mailtje met je lidnummer en je naam naar leden@motorrijdersactiegroep.nl ovv de titel van het boek. De winnaar krijgt het boek gesigneerd in huis.

RoadSync app

Met de nieuwe Honda RoadSync app en hun bijbehorende Smartphone Voice Control-systeem kun je navigeren, bellen, het weerbericht op locatie en je plaats van bestemming opvragen, en sms'jes laten voorlezen. Op die berichten kun je zelfs reageren, met een aantal zelf in te stellen standaardteksten. Of je dat rijdend moet willen, is natuurlijk de vraag. Tot nu toe is het systeem voorbehouden aan Android-gebruikers die een X-ADV of Forza 750 motorscooter of een CB1000R aanschaffen, maar er volgt vast meer.



WWW.GRANDCANYONBIKE.EU sales@igm-trading.com T. 074-2917700

VAN DE VOORZITTER

En voordat je het goed en wel door hebt, sta je zomaar in 2021. Het jaar waarin we hopen eindelijk van dat virus af te komen, het jaar waarin we hopen onze leden en onze vrijwilligers eindelijk weer eens live te kunnen ontmoeten.

Maar ik begin even met een terugblik op 2020, in aanvulling op Vera's artikel verderop in dit MAGazine. Een terugblik op een jaar waarin wij gelukkig nog wel zonder noodzaak mochten motorrijden, iets wat bijvoorbeeld in Frankrijk en België een tijdlang verboden werd. Met z'n allen bij elkaar komen mocht hier natuurlijk ook niet. Dus hielden we onze bestuursvergaderingen – meestal in aanwezigheid van beleidsmedewerker Vera de Bruijn en hoofdredacteur Hugo Pinksterboer – per Skype. Gezien de nogal forse afstanden tussen onze woonplaatsen helemaal geen slecht alternatief, overigens, en we gaan ook in de toekomst vaker zo vergaderen.
De oorspronkelijk voor maart geplande algemene ledenvergadering moesten we natuurlijk afzeggen. Jammer, vooral omdat die vergadering een prima gelegenheid is om ook eens met een aantal leden van gedachten te wisselen, uitvoeriger dan tijdens toevallige ontmoetingen op een beurs. Uiteindelijk vond de ALV in oktober plaats, live te volgen via YouTube, en met een mogelijkheid om na elke spreker vragen te stellen vanaf je toetsenbord. Dat werkte ook voor onze leden een stuk minder inspirerend. Voorspelbaar, natuurlijk. We hopen in maart 2021 weer met een grote groep bijeen te mogen komen.
Ook andere plannen gingen niet door. Een reeds aangekondigde motorclubdag moesten we afzeggen. Plannen voor een ledendag, een vrijwilligersactiviteit en een toertocht moesten de ijskast in. En natuurlijk werden ook het Mega Motortreffen, de Bigtwin Bikeshow, de Noordelijke Motorbeurs en al tot outletbeurs gereduceerde MOTORbeurs afgelast, zodat we onze leden en vrijwilligers helemaal niet meer zagen. Daar hopen we het komend jaar toch echt verandering in te kunnen brengen – maar we blijven natuurlijk afhankelijk van het verloop van deze crisis.

Er was natuurlijk ook goed nieuws. We hebben intern een flinke efficiencyslag kunnen maken. Belangrijkste punten? De taakverdeling onder bestuursleden en medewerkers is verder geoptimaliseerd, en de ledenadministratie is bijna geheel geautomatiseerd. Nieuwe leden kunnen zich straks direct via de site inschrijven, en je kunt er later ook zelf je contactgegevens wijzigen. Ook bezinnen we ons op nieuwe mogelijkheden om de MAG te laten groeien. Daar kun je ons natuurlijk eenvoudig bij helpen: maak je motormaten MAG-lid! Voor de prijs van een kleine tank benzine helpen ze ons een heel jaar lang om op te komen voor de belangen van alle Nederlandse motorrijders. Ook op andere punten is hulp altijd welkom, natuurlijk. We waren blij met de leden die zich inzetten bij onze actie in Schinnen (zie bladzijde ##). We zijn ook blij met onze nieuwe clubcoördinator Ray Teeld, en we zoeken nog altijd mensen om hem te helpen bij zijn werk om onze contacten met clubs door het hele land te onderhouden. En natuurlijk zijn we blij met iedereen die zich meldt als beursvrijwilliger, als MAG-fotograaf of voor welke andere klusjes dan ook. Laten we er met z'n allen een mooi 2021 van maken!

Gerwin Batten
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl

INTERCODAM INFRA

Drempelspecialisten

Een deel van de GWS-meldingen gaat steevast over de beton- en rubberdrempels die je overal tegenkomt. Ze zouden glad zijn, is een veelgehoorde klacht. Maar zijn ze dat ook, en wat is er nog meer over te vertellen? De MAG ging op bezoek bij de producent, Intercodam Infra.

Dé producent, inderdaad. Er zijn meerdere firma's die snelheidsremmers maken, maar de verkeerselementen waar we het in dit verhaal over hebben, komen eigenlijk allemaal bij Intercodam Infra vandaan. Een in Zaandam gevestigd bedrijf, dat z'n verkeerselementen in Europa laat produceren. Veiligheid staat er hoog in het vaandel, vertelt technisch commercieel adviseur Birgit Schmeing. "We hebben op dit gebied een redelijk unieke positie en die willen we graag behouden. Daarom zijn we continu bezig met het ontwikkelen van nieuwe producten en het verbeteren van bestaande producten."

Vragenlijst

Vanuit diezelfde aandacht voor veiligheid gaat Intercodam Infra veel verder dan het produceren en leveren van hun drempels of verkeerskussens, zoals men ze liever noemt. Wil een partij een verkeerskussen of een andere snelheidsremmer plaatsen, dan wordt er eerst gecheckt of het gevraagde product wel geschikt is voor de locatie.

Birgit Schmeing: "Verkeersgedrag heeft veel met psychologie te maken."

Daarbij moet je bijvoorbeeld denken aan het soort weg, de ondergrond, de maximumsnelheid ter plaatse en de verkeersdrukte.

Streng

Waar nodig brengt Intercodam Infra advies uit, al dan niet in combinatie met een bezoek. En als dat advies niet wordt opgevolgd? "Dan spreken wij de betreffende partij daar op aan." Denk daarbij bijvoorbeeld aan het dwars neerleggen van een Gumatec, zoals het rubber verkeerskussen uit de collectie heet. "Als je zo'n voor 60 km/u bedoeld kussen dwars (in plaats van in de lengterichting, zoals bedoeld; red.) op een 60-kilometerweg plaatst, kun je daar echt niet meer met die snelheid overheen. Van dat soort creatieve oplossingen zijn we niet gediend, en daar zijn we heel erg streng in," stelt Birgit.

Berlijnse kussens

Dat de ontwikkelingen nooit stil staan, is aan de Gumatec goed te zien. Beginnen we even bij het begin. De eerste verkeerskussens waren de zogenaamde Berlijnse kussens, met het rechthoekige model dat tot de naam 'kussen' leidde. Die rechthoekige vorm zorgde er samen met het hoekige (trapezoïde) model van de zijkanten voor de nodige problemen: verkeer dat eroverheen reed kreeg twee keer een klap: bij het oprijden van de helling én daar waar de helling overging naar het vlakke deel.

Golf

De Gumatec heeft een sinusmodel. Een golfvorm, zeg maar. Daar rij je dus veel vloeiender overheen, ook op de motor. Dat geleidelijke oprijmoment zorgt voor minder overlast door trillingen en geluid, minder risico op verzakkingen, minder agressie bij weggebruikers en een vloeiender verloop van het verkeer. "Dat laatste is zeker voor motorrijders heel belangrijk," vult Birgit terecht aan.

NIET GLAD: WAT DAN WEL?

Als drempels zoals de Gumacon en Gumatec niet glad zijn, hoe komt het dan dat ze vaak wel zo ervaren worden? We vroegen het aan Albertus Nieuwenhuis, voormalig (motor) ongevallenanalist bij de politie. Duidelijk is dat – net als drempels – ook witte lijnen als glad ervaren worden, zelfs als het om uiterst stroeve thermoplast lijnen gaat. "Er is een minimaal hoogteverschil tussen de markering en het wegdek, en dat voel je als beweging in je motorfiets.
Zeker motoren met een korte naloop zijn daar gevoelig voor." Ook (een te lage) bandenspanning kan een rol spelen. Glad voelen is dus niet hetzelfde als glad zijn. "De schuine kanten van drempels kunnen – mogelijk op vergelijkbare wijze – de stabiliteit en de dynamiek van een motorfiets verstoren, zeker bij remacties en bij gas geven. Om te weten wat er werkelijk gebeurt, moeten we gaan meten. Dynamische metingen, met goed getrainde motorrijders op motoren zonder ABS, uitgerust met dataloggers." En dat is dus precies wat we gaan doen. Meer in een komend MAGazine!

De nieuwe Gumatec: breder en vloeiender.

H-verbindingen houden de delen van een Gumatec bij elkaar.

De Gumatec is er in zwart en rood.

Berlijnse kussens: daar komt dat 'kussen' dus vandaan.

Breder

Een nieuwe uitvoering van deze drempel werd vorig jaar gelanceerd. "Deze versie heeft nog nadrukkelijker een sinusmodel. Hij is ook breder, omdat auto's steeds breder worden. We zitten nu op een breedte van 1,80 meter. Hulpdiensten kunnen daar met hun spoorbreedte nog steeds zonder problemen overheen. Als motorrijder moet je hem vooral op tijd zien, en dat betekent vooral dat je voldoende afstand moet houden."

Lengte en snelheid

Nieuw is ook dat de verkeerskussens voor 30 en 50 km/u alleen in de lengte van elkaar verschillen. Die voor 30-kilometerzones zijn een meter langer. Wat doet die lengte met de snelheid? "Verkeersgedrag heeft veel met psychologie te maken. We weten dat mensen meer gas terugnemen als ze langer over een snelheidsremmer rijden. Een kortere drempel remt de snelheid dus minder dan een lange," legt Birgit uit.

Rubber en beton

De rubber Gumatec wordt vooral gebruikt als er huizen in de buurt zijn, omdat het dempende materiaal overlast door geluid en trillingen tot een minimum beperkt. Elders wordt gekozen voor de op bladzijde ## afgebeelde Gumacon. Die betonnen variant kan beter tegen zwaar verkeer en gaat veel langer mee.
Een Gumatec wordt met kleefmateriaal en schroeven op het wegdek geplaatst is dus snel te verleggen, zoals de vakterm luidt. Een Gumacon wordt in het wegdek opgenomen. Birgit: "Dat verleggen gebeurt altijd door gecertificeerde bedrijven, en wij zien er op toe dat dit goed gebeurt. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om een minimale afstand tot de bocht of een helling, een goede ondergrond en een goede opsluiting: wegdek en drempel moeten goed op elkaar aansluiten."

Beter zichtbaar

Zichtbaarheid is belangrijk, als het om drempels en veiligheid gaat. Zowel de Gumatec als de Gumacon werden meestal uitgevoerd met een zogenaamde pianomarkering, met afwisselende korte en lange strepen in de lengterichting. Europa wil die markering nu gaan reserveren voor de traditionele taluddrempel (foto op bladzijde ##). "Wij hebben er daarom voor gekozen om onze drempels rondom van een reflecterende band te voorzien. Dat maakt ze beter zichtbaar dan voorheen." Het reflectiemateriaal is in het materiaal van de drempel verwerkt en kan dus niet slijten. Niet alleen die markering wijst je op een naderende drempel, als het goed is: borden om drempels aan te kondigen zijn verplicht. Een bliksemschicht of een andere markering op de weg is dat niet.

Glad?

Komen we op die veronderstelde gladheid. "Al onze drempels voldoen aan de

Gumacon: naadloos opgesloten door het wegdek.

richtlijnen van CROW, en dus ook aan de gestelde stroefheidseisen. Dat betekent dat ze stroever zijn dan de rest van het wegdek," meldt Birgit. Zoals we bij ons bezoek aan wegspecialist Heijmans al schreven (zie MAGazine 167), heeft asfalt een stroefheid van 45 tot 55 SRT. De Gumatec en de Gumacon zitten daar met 62 en 63 SRT duidelijk boven. "Het beton wordt door slijtage niet gladder, en datzelfde geldt voor het gripprofiel en het materiaal van de Gumatec. Die laatste drempel slijt wel sneller, natuurlijk. Meestal wordt zo'n Gumatec vervangen als het asfalt een nieuwe deklaag krijgt, zo eens in de zeven jaar."

Hoe het komt dat drempels toch als glad ervaren worden, is dus een heel ander verhaal. In het kader bij dit artikel lees je daar meer over. ■

MOTORGENOT TEGEN BROMMERKOSTEN

Warm pleidooi voor de lichte scooter

Hij had het al aangekondigd: Otto Lopes Cardozo, een ruim zeventigjarige tweewielerenthousiast, zou een pleidooi schrijven voor de lichte motorscooter. Stadsvervoer, vraagt hij spottend? Op zijn 200 cc Vespa's reed hij al een dikke 360.000 kilometer bij elkaar.

Op de Honda CB550F, waar ik ruim 50.000 kilometer mee reed, zag ik steeds meer de gevaren van het motorrijden om me heen. Ik stond op het punt er de brui te geven, toen ik een Delftse fotograaf aan een 200 cc Vespa zag sleutelen. Dat leek me een veel beter idee dan helemaal met tweewielers stoppen. Van het besluit om ook zo'n Vespa te kopen heb ik nooit spijt gehad, behalve dan dat ik ontdekte dat de wereld van tweewielersolidairiteit nagenoeg geheel wegvalt als je op een lichte motorscooter gaat rijden. Groeten was er nauwelijks meer bij, voor velen leek het een sport om bij het inhalen even de koppeling in te trekken en het gas vol open te draaien, en ga zo maar door. Maar… toen ik op de MOTORbeurs Utrecht 2019 kennis mocht maken met de MAG heb ik mij laten verleiden tot het lidmaatschap. Tenslotte rijd ik ook op twee wielen, ik kan ook uitglijden op gladde weggedeeltes, ik kop ook geen bomen of verkeerd geplaatste lantaarnpalen terug, en ik sta ook menigmaal te wachten totdat een stoplicht minder rood wordt.

Als kersvers MAG-lid meldde ik me enige tijd later op de algemene ledenvergadering op het Midland Circuit, met een bochtentraining na afloop. Daar was mijn Vespa uit 1993 een vaak gefotografeerde bezienswaardigheid, tussen al die grote en krachtige BMW's, Suzuki's, Harley-Davidsons en andere slagschepen. Komt-ie van een andere planeet ofzo, zag ik andere aanwezigen denken. Maar als ik dan uitlegde waarom ik me ook bij de MAG had aangesloten, begreep men het direct. Als scooterrijder ga je immers net als op de motor op twee wielen door de bocht. Zeker als je bedenkt veel motorscooters er vandaag de dag uitzien als

een motor met treeplanken, dan is het op zijn zachtst gezegd wonderlijk dat de gemiddelde motorscooterrijder door motorrijders niet of nauwelijks voor vol aangezien wordt. In de motorbladen ziet men ze dan ook niet, of een héél enkele keer.

Mag ik een beetje opscheppen over wat ik allemaal op mijn veredelde brommer uithaalde? Om te beginnen reed ik vier keer door nachtelijk Frankrijk als pelgrim naar Lourdes. Een heel andere avontuur was mijn rit naar Wenen, over de Duitse Autobahn, vanwege een verloren weddenschap. Dat was wel het noodlot tarten, maar het liep goed af. Verder heb ik zo'n beetje elke hoek van ons land per scooter gezien, in nu dan 35 jaar.

In oktober 2013 werd ik van mijn toenmalige Vespa afgereden, een jaar na zijn eerste en enige revisie in de kleine 300 duizend woon-werk en privékilometers die ik ermee aflegde. Scooter in de kreukels en ik ook, met allerlei botbreuken. Ik zwoer nooit meer op zo'n ding te rijden. Maar het bloed kruipt waar het niet gaan kan, en na een paar heropstaplessen huurde ik toch weer een motor, een lekker lichte Kawasaki 400. Toen er

opnieuw een Vespa op mijn pad kwam, ben ik gezwicht. Inmiddels heb ik ook daar alweer zo'n 60 duizend kilometer mee weggeklokt. Hoezo 'stadsvoertuig'? Al met al, beste lezer, als u een blauwe Vespa met daarop een goedaardige lummel met een rode helm en het oude MAG-logo op de beschermende kleding ziet rondsnorren, bedenk dan 'Tja, het gaat niet zo snel, maar strikt genomen hoort-ie er ook bij.' Voor die andere kijk op de motorscooterrijder zeg ik nu alvast hartelijk dank. Mijn trouwe Vespa schenkt me al jarenlang motorgenot tegen brommerkosten, en natuurlijk stop ik altijd bij tweewielige pechvogels. Met die woorden sluit ik af. Tot ziens op de snelweg, en een vriendelijke groet,

Otto Lopes Cardozo

MAG MOTORRIJDERS ACTIEGROEP

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 699, 9200 AR Drachten.

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

VOORAAN BIJ ROOD?

MAG

Veel motorrijders doen het en het gaat ook bijna altijd goed: naar voren rijden bij rood licht. Maar mag het ook?

Vera de Bruijn

De vraag of je bij een rood licht wel of niet vooraan mag gaan staan, is niet zomaar te beantwoorden. Ja, je mag langs een file rijden. En een rij auto's die voor rood staat is een file. Dus het mag, lees je links en rechts. Klopt dat? Soms wel. Vaak niet.

Doorgetrokken streep

Als er op een twee- of meerbaansweg auto's voor rood staan, kun je er vaak makkelijk tussendoor naar voren rijden. Dan is er op zich dus geen probleem. Gaat het om een enkele rijstrook, dan moet je vaak een of twee keer over een doorgetrokken streep rijden om vooraan te komen. Fout, dus. Om diezelfde reden mag je niet over het ene voorsorteervak naar voren rijden om in een ander vak vooraan te gaan staan.

Stopstreep

Zolang het licht op rood staat, is er natuurlijk nog een streep waar je niet overheen mag: de stopstreep, inderdaad. Het grote probleem daarbij is dat je door die rij wachtende auto's bijna nooit kunt zien of er tussen de voorste auto en de stopstreep voldoende ruimte voor jouw motor is.

Officieus gedoogd

Tegelijkertijd ben je als motorrijder kwetsbaar als je achteraan sluit bij een rij wachtende auto's. Naar voren rijden wordt daarom meestal gedoogd, maar dat betekent zeker niet dat er een officieel gedoogbeleid is. Belangrijkste uitgangspunt is altijd dat er ruimte en tijd moet zijn om het veilig te doen.

Zebrapad

Rij je naar voren, dan doe je dat met lage snelheid en zonder ander verkeer te hinderen. Om irritatie te voorkomen moet je niet nog tussen de auto's door kruipen als het licht weer op groen springt. Doe het dus alleen als je de verkeersregeling goed kent of als je ziet dat kruisend verkeer net groen krijgt. Voorkom ook altijd dat je met je motor op een fietsoversteekplaats of een zebrapad komt te staan of op een andere manier medeweggebruikers hindert. Gedraag je je volgens deze en andere ongeschreven regels, dan zal er waarschijnlijk geen agent zijn die je bekeurt omdat je naar voren bent gereden.

Gedragscode

Het Motorplatform, een overlegorgaan waar onder meer MAG, politie en het Openbaar Ministerie in vertegenwoordigd zijn, heeft overwogen om naast de gedragscode voor filerijden ook regels op te stellen voor het bij rood licht naar voren rijden. Daar is uiteindelijk van afgezien: er zijn bij verkeerslichten zo veel verschillende situaties dat er geen eenduidige gedragscode voor op te stellen is. Het komt dus allemaal neer op gezond verstand en respect voor andere weggebruikers. Als dat je basis is, komt het vast goed.

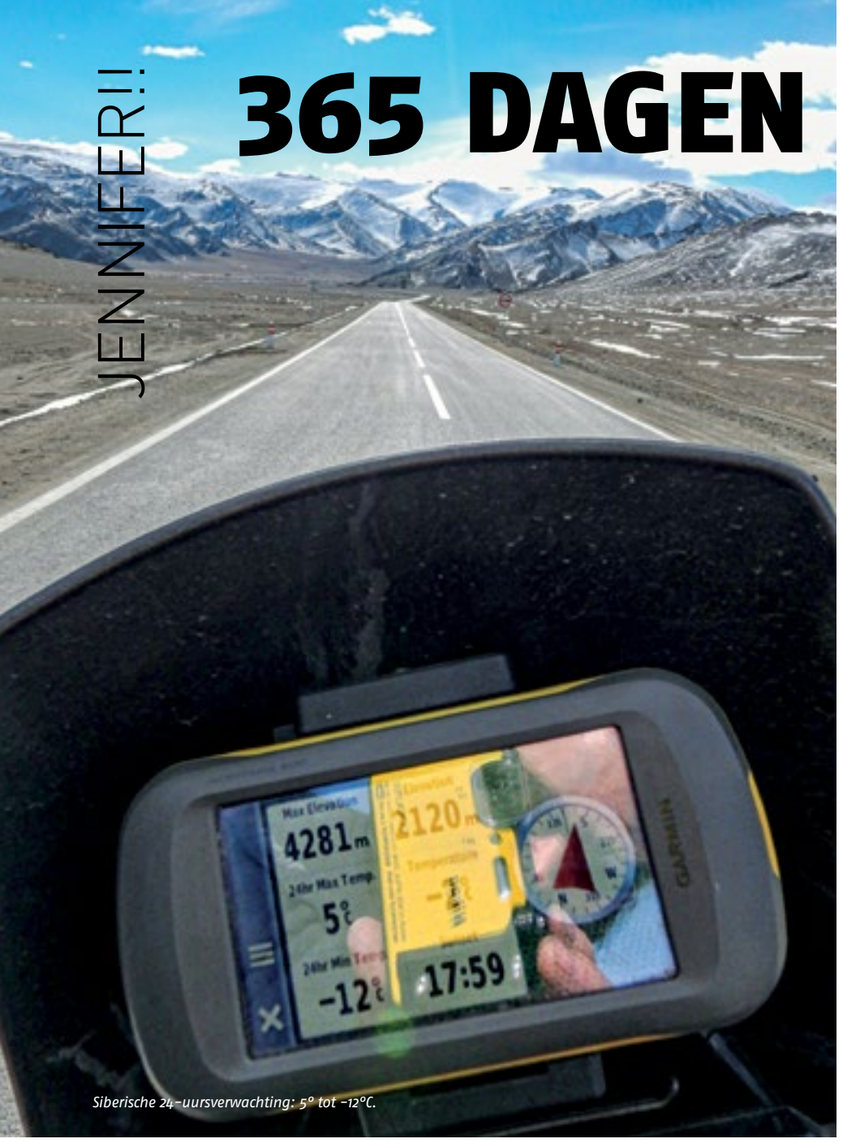
Vrachtwagen

Twee belangrijke tips tot slot:

- *Rij nooit naar voren als er een vrachtwagen vooraan staat. Je zal de eerste niet zijn die wordt overreden omdat de chauffeur je vanaf zijn hoge plek niet ziet staan en je motor afslaat als je weg wilt rijden.*
- *Sta je achteraan de in rij, stel jezelf dan indien mogelijk zo op dat je een vluchtweg hebt. Ga dus ook nooit te dicht achter je voorganger staan, en hou achteropkomend verkeer via je spiegels in de gaten.* ■

JENNIFER!!

365 DAGEN



Siberische 24-uursverwachting: 5° tot –12°C.

Ik haalde in september 2016 mijn rijbewijs, toen de herfst net begon. Wat genoot ik ervan om 's ochtends op onze oude Guzzi te stappen en die heerlijke frisse lucht te voelen. Uit mijn werk reed ik vaak direct door naar Bergen, waar langs de duinen die typische herfstgeur als een sterk parfum mijn helm vulde.

Ik had al gauw in de gaten dat je op de motor de jaargetijden anders beleeft dan in de auto of het openbaar vervoer. Op de motor word je onderdeel van je omgeving in plaats van dat je er zomaar doorheen beweegt. Je ziet, proeft, ruikt, voelt… Je ervaart de verschillende eigenschappen van elk seizoen.

Toen ik met mijn kersverse rijbewijs die september door velen gevraagd werd of ik 'doorreed', dacht ik dat ze wilden weten of ik mijn gashendel wist te vinden. Dan antwoordde ik altijd 'Natuurlijk!'. In november begonnen de motorritten steeds frisser te worden, en in december kon ik de pekel op mijn lippen bijna dagelijks proeven. Om me heen hoorde ik steeds meer motorrijders zeggen dat ze de motor voor de winter hadden gestald, wachtend op het volgende motorseizoen. Het volgende motorseizoen? Ineens klikte het! Al die nieuwsgierige mensen wilden weten of ik ook de winter door zou rijden. Gelukkig had ik de vraag altijd goed beantwoord, want ook in dit geval was het gewoon 'Natuurlijk!' Ik kende namelijk niets anders. Richard is wat ze dus een doorrijder noemden, en ik zat eerder altijd bij hem achterop. Wij hadden geen auto. Of het zonnetje scheen of de hagelstenen uit de lucht kogelden – wij stapten met z'n tweeën op zijn motor.

Understatement

Nu ik zelf mocht rijden deed ik dat ook. Alleen was dat heel anders. Als achteropzitter hoefde ik eigenlijk niet veel op de weg te focussen of zelf te bewegen. Eenmaal zelf bestuurder was ik ineens degene die alles in de gaten moest houden, beslissingen moest nemen en tegelijkertijd mijn voertuig onder controle moest proberen te houden. En als beginner op een zware motor had ik nog heel veel te leren.

Zo leerde ik op de pijnlijke manier dat je comfort veel invloed heeft op je rijveiligheid. Want om te zeggen dat ik het koud had die eerste wintermaanden zou een understatement zijn. Ik droeg hetzelfde motorpak dat ik ooit voor het achterop zitten had gekocht: een met kevlar versterkte spijkerbroek, een leren motorjas, zomerhandschoenen en een paar inmiddels lekke motorlaarzen.

Aandacht

Zo reed ik die eerste winter als motorrijder door wind, regen en hagelbuien heen. Ik probeerde het gebrek aan een effectieve wintervoering te compenseren door flink wat lagen aan te trekken. Thermokleding, extra panty's en leggings, ontelbare truien, thermohandschoenen, dikkere sokken… Maar niets hielp tegen die kou, die steeds ook meer vat op mijn hoofd kreeg. Blijven focussen op de weg en het verkeer om mij heen werd echt een uitdaging.
Ik zat verkrampt en was vooral bezig met warm proberen te blijven in plaats van wat er om me heen gebeurde. Sterker nog, ik had vaak zo weinig aandacht voor de weg gehad dat ik me bij het afstappen de rit niet meer kon herinneren.

Extra lagen tegen de Siberische kou.

IJskoude sneeuwvelden in Mongolië.

Verwarmde handschoenen

En toen kreeg ik in januari van Richard verwarmde handschoenen voor mijn verjaardag. Er ging een wereld voor me open! Ik hoefde tijdens het rijden niet meer mijn linkerhand op het blok op te warmen om mijn koppeling te kunnen bedienen, of mijn handen na de rit te ontdooien zodat ik genoeg gevoel zou hebben om sleutels te pakken voor de garagedeur.

Het rijden werd meteen veel leuker. Echt warm had ik het nog steeds niet, maar ik had in elk geval wel gevoel in mijn handen. Zo had ik mijn gas, koppeling en voorrem veel beter onder controle. En zo kon ik ook voelen dat ik mijn knipperlichten inschakelde, in plaats van dat ik moest checken of zo ook echt knipperden. Ik had weer focus voor de weg en kon weer genieten van het rijden. Daarom was ik vastberaden om op de volgende winter goed voorbereid te zijn.

Compleet!

Ik stelde stap voor stap een complete uitrusting samen. Dat begon met een helm met Pinlock, zodat mijn vizier niet meer zou beslaan in de frisse, koude lucht. Met onze plannen voor een reis naar Mongolië in mijn achterhoofd had ik voor het pak een aantal eisen. Het moest goed aansluiten maar ruim genoeg voor extra lagen, er moest een uitneembare wintervoering in zitten en het moest waterdicht zijn.
Dus kocht ik een Goretex adventure-jasje met een wintervoering tegen de kou en doorwaairitsen tegen de warmte. Die ritsen zitten voor vrouwen weliswaar op een nutteloze plek, maar die wintervoering doet zeker wat het hoort te doen. Ik vond van een ander merk een broek met vergelijkbare specs. Net voor mijn tweede winter op de motor kreeg ik een paar waterdichte adventureboots cadeau. Mijn winteruitrusting was compleet!

Gevecht voorbij

Die tweede winter was daarom heel anders. Ik had inmiddels een jaar rijervaring achter de rug, en het feit dat mijn lichaam niet meer tegen de kou hoefde te vechten betekende dat mijn hoofd zich op de weg kon richten. Die onaangename kou zou me tijdens mijn woonwerk- en plezierritten niet meer tot last zijn. Ook tijdens onze reis naar Mongolië, afwisselend door hete woestijnen en ijskoude sneeuwvelden heen, heb ik over mijn pak weinig te klagen gehad. Ja, in Iran had ik het vaak te warm (maar ik moest als vrouw ook onder mijn jas lange mouwen dragen) en in de Siberische sneeuwbuien droegen we vaak zo'n vijf extra lagen. Maar dat zijn ook wel extreme gevallen. Hier, tenzij er sneeuw of ijs op de weg ligt, zit ik nu altijd comfortabel op de motor. Ik kan genieten van mijn omgeving en haal plezier uit het rijden, ongeacht de temperatuur. En ik ben dus een 100% doorrijder gebleven. Mijn motorseizoen telt 365 dagen per jaar! ■

Door de woestijn in Turkmenistan.

Paul Oor

MAG IN ACTIE
Terugblik op 2020

In MAGazine, op social media en in de nieuwsbrief lees je regelmatig wat de MAG allemaal doet. Waar we het eigenlijk nooit over hebben is alles wat er daaromheen gebeurt. Op deze pagina's kijken we terug op 2020.

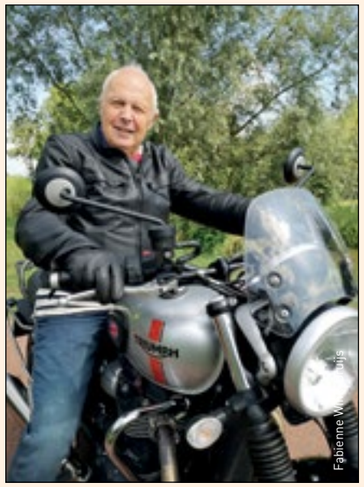
Vera de Bruijn

Acties ondernemen, mailtjes versturen, artikelen schrijven, gesprekken aangaan, bezwaren aantekenen, politici aanspreken. Da's een groot deel van wat we doen. Is dat nou zo veel werk? Dat valt eigenlijk reuze mee. De uren zitten 'm vooral in zorgen dat we weten waar we het over hebben, dat we weten wie je daarbij kunt inschakelen en waar je je informatie haalt. Je moet de grote lijn uitzetten, de details invullen, overleg plegen. Enzovoort…

Rijhulpsystemen

Er komen steeds meer auto's met steeds meer rijhulpsystemen. Al vanaf de eerste introductie heeft de MAG zich er voor ingezet dat zulke systemen alleen maar gebruikt mogen worden als ze niet alleen andere auto's waarnemen, maar ook motorrijders. Op dezelfde manier pleiten we al heel lang voor goede voorlichting over deze systemen. En niet voor niets. Uit het rapport *Wie stuurt*, een eerder dit jaar verschenen publicatie van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, blijkt dat rijhulpsystemen vaak verkeerd of helemaal niet gebruikt worden, of dat bestuurders er te veel op vertrouwen. Dat hadden wij dus al voorspeld, ook richting de politiek. Dit rapport kwam er mede door die voorspellingen. Het enige goede nieuws is dat er nu weer extra aandacht voor is.

e-Subsidie? Dan ook voor motorfietsen.



Fabienne Wouters

60-plussers hoger risico? Niet dus!

MAG

Samen tegen de overlast.

Op zoek naar de
ultieme
vrijheid

Positief beeld in de pers: MAG in het AD.

60-plussers hoger risico?

Eind vorig jaar begrepen we dat oudere motorrijders bij een aantal verzekeraars niet meer welkom waren. Kwestie van een te hoog risico. Uit een SWOV-rapport over de staat van de verkeersveiligheid, dat in diezelfde periode verschenen, bleek echter dat het aantal gewonde 60-plussers dat op een gemotoriseerde tweewieler reed veel kleiner is dan dat van andere leeftijdsgroepen. Die verzekeraars hebben dus geen enkele reden om ze te weigeren. Voor de volledigheid: MAG-verzekeringen maakt zich aan deze leeftijdsdiscriminatie niet schuldig.

Tractoren op de weg

Er verscheen een nieuwe Mobiliteitswet. Dat staat garant voor een paar uurtjes leesplezier. Maar je kunt toch gewoon op 'motorfiets' en 'gemotoriseerde tweewielers' zoeken? Nee, want dan mis je de informatie dat men tractoren ook op provinciale wegen willen toelaten. Wil de MAG dat ook, met alle bijkomende snelheidsverschillen en extra kans op klei op de weg? Daar moeten we dan een standpunt over innemen en dat kenbaar maken.

Spitsheffing: nooit

Leeswerk hebben we altijd in overvloed. Stukken over restantverkopen van Euro4-motoren en over de verplichte tellerregistratie voor motorfietsen, een onderzoek naar de ideale geleiderails op tweebaanswegen, een kosten-baten analyse van de invoering van rekeningrijden, enzovoort, enzovoort. Wat we ermee doen? Zorgen dat we op de hoogte blijven zodat we tijdig kunnen ingrijpen als dat nodig is. En er over schrijven op het moment dat er informatie is waar je als motorrijders iets aan hebt. Denk aan het artikel over die tellerregistratie in MAGazine 168, bijvoorbeeld. Over die kosten-batenanalyse gaan we niet schrijven. Te saai, in twee woorden. Het enige wat relevant is, onthouden we je natuurlijk niet: met rekeningrijden zal hier pas over een jaar of tien – mogelijk – een aanvang gemaakt worden. Ons standpunt is bekend: wat er ook gebeurt, een spitsheffing voor motorrijders accepteren we nooit. En of we voor of tegen rekeningrijden als systeem zijn? Dat kunnen we pas zeggen als we weten wat dat wie gaat kosten, natuurlijk.

Verkeershufters

We hadden meer dan eens contact met Tweede Kamerlid Wystke Postma, die onze zaak een warm hart toedraagt. Ze was onder meer aanwezig bij de overhandiging van de petitie Stop wegafsluitingen voor motorrijders, en we spraken haar in verband met haar initiatiefnota voor de aanpak van verkeershufters – met nadruk op automobilisten die

MAG

Appende automobilisten aangepakt.

Paul Oor

Spitsheffing voor motorrijders? Nooit.

motorrijders nogal eens in de weg zitten. Wij pleitten daarbij opnieuw voor aandacht voor motorrijders bij autorijlessen. Je kunt er niet vroeg genoeg mee beginnen. Daarom hadden we ook overleg met het LBKR, een brancheorganisatie voor rijopleiders, rond hun petitie voor meer verkeerslessen in het voortgezet onderwijs. Die petitie hebben we natuurlijk ondertekend.

Lawaai

Veel tijd is gaan zitten in de hele problematiek rond de ervaren overlast van motorrijders. Wat wij willen is duidelijk. Motorrijders moeten overal kunnen rijden waar auto's mogen komen. Dan moeten wij er aan onze kant wel zo goed mogelijk voor zorgen dat er een eind komt aan die overlast. Het is niet genoeg om heel hard te gaan roepen dat we tegen afsluitingen zijn. Daar zijn de klachten te serieus voor, en het is allang duidelijk dat je de klagers niet meer kunt wegzetten als een groep azijnpissende motorhaters. Ook motorrijders klagen over mensen die te veel herrie maken. Lees de motorbladen er maar op na.

Afgesloten wegen

We deden dus onderzoek naar de regels en voorwaarden rond stiltegebieden, we zochten uit hoeveel wegen er nu daadwerkelijk exclusief voor motorrijders afgesloten zijn en we gingen na hoeveel wegen er eerder afgesloten waren. We wezen de NEFOM (Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen) op hun gebruik van misleidende informatie en onderzochten mogelijkheden om zaken samen aan te pakken. We brachten een positief verhaal over motorrijders in de landelijke media, van Volkskrant en AD tot EenVandaag en Editie NL, en we voerden overleg met buurtbewoners, getroffen motorclubs en overheden, van Venhuizen tot Den Haag. Het blijf allemaal ongelovelijk hard nodig om effectief van ons te laten horen. En dat werkt, want we zijn bijvoorbeeld gevraagd voor een werkgroep over dit onderwerp, met onder meer het ministerie van I&W, TNO en NEFOM. Onze uitgebreide visie op de zaak hebben we al bij TNO ingediend.

MAG-service

Over werkgroepen gesproken: we nemen ook deel aan een werkgroep met onder meer Veilig Verkeer Nederland, de KNMV en Rijkswaterstaat. Doel is om te kijken naar de mogelijkheden voor een landelijk dekkende registratie van gevaarlijke wegsituaties. Belangrijk voor de MAG is natuurlijk dat wij onze eigen service willen kunnen blijven verlenen: we pakken meldingen direct op, we beoordelen de ernst van de situatie en ondernemen actie als dat nodig is, meestal met tastbare resultaten: verplaatste drempels, nieuwe waarschuwingsborden, verwijderde rijbaanscheidingen, gemonteerde onderplanken – noem maar op.

Subsidie

Waarom er wel een aankoopsubsidie voor elektrische auto's was en niet voor motoren? Een heel eenvoudige vraag, maar het antwoord liet lang op zich

Jaap Wesselius

Ook op de provinciale weg – of liever niet?

wachten. Inmiddels hadden we het ministerie van I&W al wel gemaild dat het beleid zegt dat emissieloos rijden gestimuleerd moet worden; niet alleen emissieloos *auto*rijden. Ons schrijven wordt in behandeling genomen, kregen we te horen – en toen ontdekten we dat men een plan had: eerst personenwagens, dan bestelauto's, vervolgens vrachtwagens… Je snapt het al. De kans dat motoren nog aan de beurt komen lijkt minimaal, zeker met alle corona-uitgaven. Daar was nog geen sprake van toen het subsidieplan bedacht werd. Bijkomende problemen: we maken pakweg één procent van het totale wegverkeer uit en het aantal elektrische motoren op de markt is nog altijd heel beperkt. Houdt ons dat tegen? Nee, dat niet, natuurlijk. En was dit alles wat we deden, in 2020? Nee, nog lang niet, natuurlijk. Maar wat je hierboven las is wel een essentiële aanvulling op alles wat je in de vorige vijf MAGAzines tegenkwam. Dank voor je steun bij dat alles! ■

BMW MOTORRAD

GEEN TWEE HETZELFDE

DE ONGEKENDE MOGELIJKHEDEN VAN DE BMW R NINE T

Met de nieuwe R nineT modellen geniet je van de looks en het geluid van iconische boxers. Je hebt nóg beter zicht met de LED - koplamp. En je rijdt nóg veiliger met ABS Pro en de rijmodi Rain en Road. Nu allemaal standaard. Ook op de R nineT Urban G/S als 40 Years GS Edition. En de R nineT Pure is er af fabriek ook voor rijbewijs A2. Wat is jouw favoriete kleurencombinatie? Begin alvast met customizen op
→ bmw-motorrad.nl/heritage

MAKE LIFE A RIDE

KOUDE POTEN

Elles Dijkhuizen

Jarenlang heb ik woon-werk gereden op de motor. Zon, regen, sneeuw, hitte, kou: allemaal geen probleem. Toen kwam de auto van de zaak. Ik veranderde in één seizoen van doorwinterde motorrijder naar wat in de motorvolksmond wel 'mooiweerrijder' genoemd wordt. Als ik nog 's winters reed, was dat offroad, en dat is een sport waarbij je van de kou om je heen nauwelijks iets mee krijgt. Ik draag er zelfs altijd zomerhandschoenen bij! En toen maakte ik een carrièreswitch. Midden in de winter. Deze winter. En omdat de bijbehorende bedrijfsbus door COVID-19 nog even op zich laat wachten, is het weer terug op de motor. Maar dan wel een motor van de zaak, in mijn nieuwe baan bij een motorveringbedrijf!

Ik ga even een dikke maand terug. Het is de laatste dag van het oude jaar. Het is drie graden boven nul. Ik ben bij mijn nieuwe werkgever om mijn nieuwe bedrijfsvoertuig op te halen. Het is dezelfde motor die ik een paar dagen terug nog gebruikte als voorrijder bij een offroad-rit. De modder van die rit zit er nog op. Ga ik er iets aan doen? Ik kijk naar de straat. Pekel. Laat die modder dus maar zitten: die geeft een extra beschermlaag tegen het zout. Net zoals ik dat vroeger altijd deed, bij de eerste pekel, pak ik een bus anti-corrosiespray en spuit ik een dikke laag over de vieze motor. Samen met het straatvuil dat daar dan weer aan blijft plakken vormt dat een prima beschermlaag, weet ik uit ervaring. Als ik die motor na de winter schoonmaak, staat hij weer als nieuw te stralen.

Ik rij dus weer zakelijk motor. Ergens, ondanks het comfort van de auto, had ik het enorm gemist. Dus ik trek mijn pak aan, zet mijn helm op, winterhandschoenen erbij en het gas erop. En koud! Binnen een kwartier begin ik mijn vingertoppen te voelen. Ik voel mijn lippen schraal worden. Mijn hoofd is rood als reactie op koude wind. Het is duidelijk. Ik ben het niet meer gewend. In de jaren dat ik woon-werk op de motor reed, vanaf dat ik mijn rijbewijs haalde tot een jaar geleden, was er altijd een overgangsperiode. Het werd herfst, de temperatuur ging in stapjes naar beneden en mijn lichaam kreeg de kans zich langzaam aan het koudere weer aan te passen. Ik had het alleen wat frisjes in de eerste twee weken, als ik nog aan de lagere temperaturen moest wennen. Als de winter eenmaal echt begonnen was, had ik ook met temperaturen tot onder nul geen moeite – en dat voor een echte koukleum zoals ik.

Vandaag is het anders. Ik heb die overgang gemist, maar daar is niks meer aan te doen. Dus ik moet mezelf in het diepe gooien. Het verschil met een duik in een iets te koud meer? Al zwemmend zijn alleen die eerste minuten zo koud. Aan motorrijden in de kou moet ik altijd iets langer wennen, weet ik dus uit ervaring. Ik reken niet in minuten, maar in weken. En tegen die tijd is het alweer uitkijken naar de lentezon! ■

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

Jeroen Dekkers

Elektrisch uit overtuiging. En diesel ook.

Er zijn nogal wat motorrijders die niks ophebben met elektrische motoren. Ze maken niet of nauwelijks geluid en ze trillen niet. Nul beleving, is dan al snel de conclusie. Tijd om eens een ervaringsdeskundige aan het woord te laten. En dan wel eentje die naast zijn elektrische motor een Amerikaanse 6,7 liter pick-uptruck rijdt. Over beleving gesproken.

Hugo Pinksterboer

Jeroen Dekkers, eigenaar van een las- en constructiebedrijf, rijdt al motor vanaf z'n negentiende. Van een Gold Wing tot een bloedsnelle GSX 1100, en van alles daartussenin. "Een jaar of acht terug stopte er een motorrijder om me de weg te vragen. Man, wat ging dat ding er hard vandoor toen hij wegreed – en ik hoorde helemaal niks!" Zijn interesse was gewekt. Twee jaar later stonden er twee elektrische motoren op de Havendagen. "Ik wilde een proefrit maken, maar dan wel een hele dag. Dat kon gelukkig."

Uren laden

Die proefrit beviel. Jeroen werd eigenaar van een Brammo Empulse R. "Die werkte op een relatief laag voltage. Dat maakte een versnellingsbak noodzakelijk, omdat zo'n motor maar in een beperkt gebied efficiënt draait." Door dat zelfde lage voltage kon je er ook niet mee snelladen. "Laden duurde echt uren. Weekendjes weg konden we met die motor dus wel vergeten, maar daar had ik nog een Pan-European voor staan."

Ruwe stookolie

De Brammo gedroeg zich verder precies zoals die eerste elektrische motor die Jeroen zag. "Dat je al vlot z'n voorwiel van de grond trok vond ik niet zo opwindend, na alle andere motoren waar ik dat al mee kon. Maar er zo hard vandoor gaan zonder herrie, dat was zó anders dan ik gewend was. En ja, dat is ook beleving. Een andere beleving, maar niks minder. Dingen kunnen gewoon naast elkaar bestaan, weet je. Ik had vroeger ook een speedbootje én een zeilboot, net zoals ik nu een elektrische motor en een dikke dieseltruck heb. En dan gaat het er mij niet om dat hij elektrisch is, maar dat hij dat enorme koppel heeft en heel gaaf rijdt. Echt, als ie op ruwe stookolie had gelopen had ik 'm ook gekocht," grijnst Jeroen.

Comfortzone

"Mensen zijn vaak bang om iets heel anders te proberen. Kom 's uit je comfortzone, denk ik dan. Maar ik ga ze niet proberen te overtuigen. Dat is zinloos. Een kennismakingsritje van een half uur is overigens ook zinloos, vind ik. Die tijd heb je al nodig om aan alles een beetje te wennen. Je hebt geen koppeling, je gasrespons is anders, je hebt in het begin vaak geen idee hoe hard je rijdt, je moet wennen aan het feit dat je echt behoorlijk kan afremmen door het gas dicht te draaien – en dat heeft ook weer invloed op hoe je bochten neemt…"

Harley

Dat zag Jeroen ook duidelijk toen hij vorig jaar twee vrienden meenam voor een uitgebreide proefrit. "Ervaren rijders, allebei, maar hun eerste bochten namen ze alsof ze nooit eerder op een motor gezeten hadden. Zo gespannen, zo angstig… De Harley-rijder van de twee, die zich met enige moeite had laten overhalen om mee te gaan, stapte uiteindelijk met een glimlach van oor tot oor van z'n elektrische motor af. "Niet alleen door de onverwachte beleving en de fun, maar ook omdat de motoren technisch veel verder waren dan hij zich voorgesteld had."

Uitdagingen

De Brammo, van een inmiddels verdwenen Amerikaanse fabrikant, had na twee jaar al plaatsgemaakt voor een Italiaanse Energica. "Ik had al eerder lucht van dat merk gekregen, maar het enige model dat ze toen voerden was de Ego, en zo'n fiets met clip-ons was mijn type motor niet meer." Jeroen viel voor een later model, de Eva. "Dat is meer een naked bike. Ik was door een paar promofilmpjes al bijna verkocht, maar ik heb er toch ook eerst nog op gereden. Dat voelde goed, hij zag er goed uit, hij stuurde goed en hij wilde erg goed van z'n plaats af. Ik was weer helemaal blij, want die Brammo had technisch nog wel een paar eh, uitdagingen."

Een speedboot én een zeilboot; dik Amerikaans én elektrisch.

> "Range anxiety bestaat echt, maar het slijt snel."

Mindset

Een belangrijk verschil met de Brammo is de Energica op 300 volt werkt, net zoals bijvoorbeeld een Tesla of een LiveWire. "Met dat voltage wordt een versnellingsbak overbodig, en je kunt ermee snelladen. Een laadstop tijdens de lunch is genoeg voor een volle accu." Met die relatief beperkte actieradius moet je natuurlijk wel leren omgaan. Moeilijk? "Nee, het is gewoon een kwestie van een andere mindset: je gaat anders om met afstanden en met stops onderweg."

Weg planning

Zijn eerste lange rit was naar Zwitserland, met een vriend die al veel langer elektrisch reed. "Ik had die rit kilometer voor kilometer gepland, inclusief stops bij snellaadpalen onderweg. En wat doet die maat van me, op precies dezelfde motor? Die rijdt het eerste laadpunt gewoon voorbij. En het tweede ook. Met zijn ervaring wist hij hoe ver je door kon rijden. Een voorbeeld? Later, in de bergen, waren we flink aan het dalen. Gingen we van 52 naar 57% lading terwijl we veertig kilometer aflegden… Als je daalt is je verbruik extreem laag en kun je zelfs nog energie terugwinnen."

Omdat het kan

Je leert met de beschikbare energie steeds beter omgaan, is het verhaal. "Als je denkt dat je het niet gaat halen, bijvoorbeeld omdat je een laadstation gemist hebt, dan ga je gewoon een stuk achter een vrachtwagen hangen. Met 80 km/u en in de slipstream van die wagen heb ik wel meegemaakt dat mijn bereik verdubbelde." Waar je met een gewone motor meestal gaat tanken omdat het moet, hang je een elektrische motor aan de laadpaal omdat het kan. Tijdens de lunch, bijvoorbeeld, of bij een tankstop van je maten. "Maar nodig is het lang niet altijd. Op een gegeven moment weet je dat het helemaal geen probleem is als je met 3%

lading ergens aankomt. *Range anxiety* bestaat echt – maar het slijt snel."

Dagje toeren

Door diezelfde afstandsangst denken veel motorrijders ook dat je geen dag kunt toeren op een elektrische motor. "Een paar jaar terug kon dat nog een uitdaging zijn, maar nu niet meer. Het bereik wordt groter, er komen steeds meer snellaadstations. En hoeveel rij je nou helemaal, met zo'n tocht? Met 200 kilometer heb je 't vaak wel gehad. Dat haal je dus makkelijk. Uiteindelijk kom je altijd verder dan je denkt."

Museumstuk

"Ik zal je vertellen dat mijn Pan-European al anderhalf jaar stilstaat. De Energica rijdt leuker. Zo eenvoudig is het. En dat ik me dan af en toe moet aanpassen omdat m'n actieradius iets beperkter is en laden langer duurt dan tanken? Dat heb ik er graag voor over om elektrisch te kunnen rijden. Ik heb bovendien net een nieuwe gekocht, met weer een groter bereik. Echt, die ontwikkelingen zijn nog maar net begonnen. Een paar weken terug sta ik voor rood, komt er een Hayabusa naast me staan, met zo'n snelle jongen met een spiegelvizier. Je weet hoe het gaat. Je kijkt 's naar elkaar, je schat elkaars motorfiets in. Dat wordt dus een sprintje, weet je dan. Ik draai het gas vol open en sta bij het volgende rode licht op hem te wachten. Hij stopt naast me en trekt z'n vizier omhoog. 'Wat de f*ck is dat??', wilde-ie weten. Dit is de nieuwe tijd, zei ik tegen 'm. En dát, wees ik naar z'n Busa, dat is een museumstuk. Toen ging dat vizier weer dicht," schatert Jeroen. ■

"Als ie op ruwe stookolie had gelopen had ik 'm ook gekocht."

MAG-LEDENVOORDEEL

MAG MOTORRIJDERS ACTIEGROEP

Als MAG-lid maak je het ons mogelijk om te blijven werken aan een veiliger, vrijer en betaalbaarder motorklimaat. Da's mooi. Nog mooier is het dat je ook nog 's 10% korting krijgt op vrijwel alle voortgezette rijopleidingen van Verkeerstraining Nederland: van voertuigbeheersing tot bochtentrainingen en heropstapperstrainingen. Alleen buitenlandse trainingen zijn uitgezonderd. Je bochtenwerk kun je ook verbeteren met een motor- en bochtentraining van 2TheExperience. De normale prijs is 85 euro; voor MAG-leden is de prijs slechts 70 euro. Meer weten? Verkeerstraining.nl en 2thexperience.nl. De MAG-kortingsactie van Chromeburner liep tot begin februari – maar er komen nieuwe acties!. ■

Foto: Honda

MOTORRIJDERS KWETSBAAR?
PAS HET SYSTEEM AAN!

Tijdens de 13e International Motorcycle Conference, in coronastijl geheel online, was er één man die de show stal: dr. Nhan Tran, die betoogde dat we af moeten van het idee van de motorrijder als kwetsbare weggebruiker. Kijk, daar kunnen we wat mee, als het om de toekomst van onze mobiliteit gaat.

Vera de Bruijn

Future mobility was het thema van de conferentie, eind vorig jaar. Motorfietsen kunnen en moeten daar een heel belangrijke rol in spelen, stelt Nhan Tran, die zich vanuit de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) met verkeersveiligheid bezighoudt. Daarbij vestigt hij bijzondere aandacht op het feit dat motorrijders niet kwetsbaar zijn door hun vervoer, maar door het systeem.

Amsterdam

Als voorbeeld noemt hij dat dat er genoeg steden en landen zijn waar je als fietser heel kwetsbaar bent, maar in Amsterdam geldt dat niet. De infrastructuur is er op fietsers afgestemd. En andersom: in Maleisië gelden motorrijders niet als kwetsbare weggebruikers. Ze maken er ongeveer de helft van het gemotoriseerde verkeer uit, en Maleisië was het eerste land met een aparte rijbaan voor motoren. “Hoe meer we motorrijders door hun vervoer en hun gedrag als kwetsbare weggebruikers zien, hoe sterker de neiging zal zijn om ze te verplichten om gele hesjes te dragen, bijvoorbeeld,” stelt Tran. “Maar die kwetsbaarheid is niet iets genetisch. Je moet dus niet die motorrijders aanpakken, maar het systeem dat ze zo kwetsbaar maakt.”

Beter leven

Mobiliteit wordt op dit moment nog altijd gedomineerd door auto’s. “Dat is niet meer acceptabel,” aldus Tran. Als we serieus gaan voor een beter milieu en een betere kwaliteit van leven (lees: minder in de file, kortere reistijden en minder verstopte steden, maar ook een fysiek actievere manier om jezelf te verplaatsen), dan is het onontkoombaar dat motoren een belangrijk deel gaan uitmaken van de zogenaamde *modal mix*, de combinatie van vervoersmiddelen die we voor woon-werkverkeer gebruiken.

Micromobiliteit

Dat we natuurlijk moeten blijven werken aan goede voortgezette rijopleidingen, veiligheidssystemen en vehicle-to-vehicle-communicatie, bijvoorbeeld, zal Tran nooit ontkennen. Maar hij doet graag een stap verder. Motorrijders – en hun veiligheid – moeten deel uitmaken van een veel breder plan. Essentieel daarbij is dat de motorindustrie de motor opnieuw moet framen. Niet meer puur als hobby-artikel, maar als onderdeel van een duurzaam mobiliteitsplan. Tran: “Laat overheden maar zien dat motoren een belangrijke rol kunnen spelen in stedelijke planning, dat ze een essentieel onderdeel uitmaken van het hele concept van micromobiliteit. De auto-industrie overheerst de mobiliteitsdiscussie nog altijd. Daar moet echt verandering in komen, en de motorindustrie heeft daar een belangrijke taak in.”

Met je B op een A1

Met tegenwerpingen van zijn gesprekspartners van ACEM, IMMA en FIM heeft Tran weinig moeite. Ja, er zijn grote verschillen tussen Europese landen. Ja, het weer is hier anders dan in Maleisië. Ja, we hebben straks een mix van gewone auto’s, half en helemaal zelfrijdende auto’s die allemaal hun eisen aan de weg stellen. Ja, zo’n heel andere aanpak kost tijd. Trans reactie? “Ik geloof stellig dat dit hét moment is om echt grote stappen te zetten. Op zo’n moment moet je je niet beperken tot het bedenken van oplossingen om het huidige systeem te laten werken, maar je openstellen voor een compleet nieuw systeem.” Een systeem dat motorrijders niet meer ziet als kwetsbare, overlast veroorzakende weggebruikers, maar als essentieel onderdeel van de wens en de noodzaak om mobiel te zijn, vullen wij maar even aan. En het idee om ook hier in Nederland automobilisten de mogelijkheid te geven om – na een gerichte training – op een A1 te rijden, sluit daar natuurlijk naadloos op aan. ■

** ACEM is de Europese vereniging van motorfietsfabrikanten, IMMA de internationale. De FIM is de internationale motorsportbond.*

MAG GIVE-AWAY

MAG GIVE-AWAY
RAM Mount X-Grip

Steeds meer motorrijders navigeren met hun smartphone en een van de vele prima route-apps. Moet je die telefoon wel goed kunnen vastzetten. Motormount.nl maakt een MAG-lid blij met een RAM Mount X-grip ter waarde van € 67,50.

Het Snap Link-systeem van de houder plaatst je telefoon prettig dicht bij je stuur: een tusenarm komt er niet aan te pas. Je klemt de smalle Tough-Claw-basis op je stuur en zet de telefoon vast in de universele X-grip. Met z’n verstelbare, met rubber afgewerkte poten is die grip berekend op telefoons met een breedte van 4,45 tot een forste 11,3 centimeter. Voor extra zekerheid wordt een veiligheidsrubber *(tether)* meegeleverd.

Iets voor jou? Laat ons weten wat de stroefheid (SRT) van een Gumatec-drempel is. Het antwoord vind je in dit nummer. Mail het uiterlijk op 14 februari naar info@motorrijdersactiegroep.nl o.v.v. je naam en je lidmaatschapsnummer, met als onderwerp RAM Mount X-Grip.

met batten in de bocht

Gerwin Batten

Rijden met een passagier is voor de een gesneden koek, voor de ander elke keer weer een avontuur. Voor iemand die nooit achterop zat, is het altijd even spannend. En dan is het voor allebei handig om de belangrijkste tips eens op een rijtje te hebben.

Onderweg met elkaar kunnen praten is niet alleen gezellig, maar ook veiliger dan elkaar schreeuwend en gebarend duidelijk proberen te maken wat er loos is. Heb je geen communicatiesetje, spreek dan af hoe je passagier je duidelijk kan maken dat het best iets rustiger aan mag of dat een sanitaire stop dringend gewenst is. Een duim omhoog, een duim omlaag, een tikje op je schouder. Maak het vooral niet te moeilijk. Ga je vaker samen rijden, evalueer je rit dan achteraf. Heb je wel communicatie aan boord, druk je passagier dan op het hart om bij inhaalmanoeuvres en in haarspelden geen gesprek te starten en je niet voor een rood licht op een prachtig uitzicht te wijzen. Laat ze meedenken. Het helpt.

Spreek met passagiers af dat op- en afstappen altijd vanaf links gebeurt. Laat ze altijd eerst vragen of het kan, voordat ze in actie komen. Zet zelf in elk geval je linkervoet plat op de grond, met voldoende grip onder je zool. Beide voeten aan de grond is natuurlijk beter. Knijp je voorrem in. Bij een laag zadel kunnen passagiers hun rechterbeen over het zadel zwaaien, hun lichaam naar je toedraaien en in de juiste positie schuiven. Zit het zadel hoger, dan stappen ze op via de linkerduostep. Vraag of ze met links je linkerschouder of -bovenarm vastpakken. Druk ze meteen op het hart dat ze altijd stil blijven zitten als je stilstaat: de geringste onbalans is dan al voldoende om heel zachtjes om te vallen.

Hoe dichter je passagier bij je in de buurt zit, hoe makkelijker je rijdt, als stelregel. Daarbij maakt het wel uit op wat voor motor je rijdt. Op een Gold Wing kun je niet dicht op elkaar kruipen, terwijl een supersport nauwelijks te besturen valt als je passagier rechtop gaat zitten. Plan je samen een lange, meerdaagse reis, ga dan eerst 's samen een dagje weg en kijk of het comfort achterop voldoende is. Een rugsteuntje op een topkoffer, een beter zadel of lager geplaatste steps kunnen een wereld van verschil maken.

Een passagier die jouw bewegingen en je motor niet volgt in de bochten, zet je liefst bij de eerste bushalte weer af. Of je houdt heel veel van elkaar en blijft goed oefenen, natuurlijk. Vraag je passagier om met jou en je motor mee te bewegen. In de auto maakt het niet uit of er een zak zand of een mens naast je zit. Op de motor wel. Laat ze daarom ook met je meekijken. Zo kunnen ze anticiperen op bochten, drempels en remacties, en je vragen om in godsnaam niet in te halen als ze het vertrouwen even missen of het gevaar serieuzer nemen dan jij.

Hou rekening met het extra gewicht. Je remweg wordt langer, je acceleratie minder. Ook bij die inhaalacties, inderdaad. Rem en schakel vloeiend, ook om helmgekletter te voorkomen. Geef niet in één keer zot veel gas. Extra gewicht achter is minder gewicht voor. Een wheelie is dus vlot gemaakt. De meeste passagiers zijn daar niet op berekend. De meeste motorrijders ook niet. Moet er hevig geremd worden, vraag je passagier dan om zich aan de handgrepen vast te houden. Je wil het gewicht van je passagier er bij zo'n actie niet bij hebben.

En tot slot: zorg voor een goede uitrusting voor allebei. Een passagier valt even hard. Check je bandenspanning (de standaardspanning is oké) en schroef je veervoorspanning een stuk omhoog, als het even kan. Vergeet hem niet daarna weer terug te draaien. Veel plezier, samen!

MAG

GWS-MELDINGEN

Het is een echte soap, het verhaal over de Limburgse lichtmasten. Na onze actie in oktober kregen we begin december zelfs een vijfde verklaring voor de ongelukkige plaatsing van die dingen. Alsof die dan wel geloofwaardig zou zijn... We zetten het even op een rijtje, gevolgd door een aantal andere GWS-verhalen.

In Schinnen (L) staat dus al ruim twee jaar een vijftal lichtmasten vóór in plaats van achter de vangrail. We kregen in die twee jaar vijf verschillende verklaringen.

1. "De lichtmasten zijn botsvriendelijk, dus ze gelden volgens de normen niet als obstakel". Een bijzonder pijnlijke misser. Ze zijn wel botsvriendelijk, maar natuurlijk niet voor motorrijders.

2. "Er ligt een riool achter de vangrail." Daarom kunnen daar dus geen lichtmasten staan. werd ons gemeld. Nee, het betekent gewoon dat óf de nieuw aangelegde weg óf het riool daar niet hadden moeten liggen.

3. De derde verklaring luidde dat het ging om "consequenties van een gekozen contractvorm die de aannemer de nodige vrijheden liet." Dat is totaal niet relevant. Wij hebben het niet over contractvormen, maar over een levensgevaarlijke situatie.

4. En dan, na twee jaar mailen, schrijven en bellen volgt verklaring nummer vijf. Het zou gaan om een "geleiderail die daar geplaatst is ter bescherming van de erachter geplaatste geluidswand". Even los van het feit dat het verhaal met elke volgende verklaring minder geloofwaardig wordt, begint deze geleiderail al heel ver voor de geluidswand. Onzin, dus. Gezien de constructie van de wand (beton op staal; zie de foto op bladzijde ##) denken we bovendien dat je beter auto's tegen de wand kunt beschermen dan andersom.

MAG

Nu dus met waarschuwingsborden.

5. Vervolgens kregen we te horen dat de aannemer "in zijn overwegingen had meegenomen dat ter plaatse op de nieuwe Nutherweg geen hoge snelheden gereden kunnen worden door de aanwezigheid van een rotonde, een bocht en een wegversmalling op een afstand van 650 meter". Er kunnen geen hoge snelheden gereden worden, maar het is een 80-kilometerweg en er staat een geleiderail mét een motorvriendelijke onderplank? Lariekoek dus. Ook de toevoeging dat er "op grote delen van de Buitenring stevig rekening gehouden is met motorrijders door het toepassen van voorzieningen aan de geleiderail" roept vooral vraagtekens op. Je mag dus hier levensgevaarlijke situatie creëren als je een stuk verderop maar goed je best doet?

Die vijfde verklaring kregen we in een gesprek met een tweede Gedeputeerde van de provincie en de verantwoordelijke projectmanager. Ze zijn vanzelfsprekend op de hoogte van onze reactie. Dat geldt ook voor de gemeente Beekdaelen, de toekomstige wegbeheerder. Men weet dat we geen verklaringen meer willen. We willen een oplossing. Lichtmasten mogen NOOIT voor een geleiderail staan. In de eerste plaats omdat dat direct levensgevaar voor motorrijders oplevert; in de tweede plaats omdat hier een precedentwerking vanuit gaat, en die willen we koste wat het kost voorkomen. Overigens heeft Tweede Kamerlid en motorrijder Dion Graus toegezegd ook zijn stem te laten horen: hij woont in Limburg.

Paul Oor

De dilatatievoegen richting de A9.

Betondrempels in Amsterdam

In het vorige MAGazine schreven we over nieuwe, onaangekondigde betondrempels op de Amsterdamse Ridderspoorweg. De gemeente heeft ons laten weten dat ze (de verplichte!) waarschuwingsborden gaan plaatsen. Door de parkeervakken ter plekke komen die borden wel vrij ver van de rijbaan te staan, schreef de woordvoerder. Daarom gaat men kijken of er in het voorjaar ook een markering op de weg aan te brengen is. Dat hangt – helaas ¬– vooral van het budget af. Ons devies blijft onverminderd: hou je aan de geldende maximumsnelheid en zorg voor voldoende afstand, zodat zo'n drempel niet opeens onder je voorligger vandaan komt.

Dilatatievoegen in de bocht

In MAGazine 169 schreven we over de gladde voegstroken in de bocht van de A5 naar de A9, richting Haarlem. We hebben RWS gevraagd het probleem op te lossen. MAG-asfaltexpert Arjen Prins liet ons weten dat het om normale dilatatievoegen gaat, die bedoeld zijn om de gevolgen van krimp en uitzetting van brug- of wegdelen op te vangen. De metalen randen van die voegstroken kunnen worden afgedekt met zacht, taai asfalt dat tegen die krimp en uitzetting bestand is. Het asfalt voorkomt gebonk bij het overrijden van de voegstroken, maar heeft als nadeel dat het voor de

stroefheid aangebrachte split er vrij snel in weggedrukt wordt, met gladheid als gevolg. Zo'n oplossing vraagt dus om meer aandacht. Het zijn vaak prachtige bochten, overigens, maar je wordt er meer dan eens gewaarschuwd voor mogelijk slipgevaar. Niet voor niets, helaas.

Broodje Nigtevecht

In hetzelfde nummer beschreven we de melding Gerrit Visser. Bij het binnenrijden van Nigtevecht (U) ging hij onderuit op een losgeraakt 'broodje', onderdeel van een niet zichtbaar aangekondigde verhoogde rijbaanscheiding. De gemeente zou de scheiding inmiddels verwijderd hebben, maar wijst de aansprakelijkheid voor zijn val af. De broodjes zouden voldoende opvallen (maar dus niet in de regen en bij schemering), er stond toch een waarschuwingsbord (dat door begroeiing niet zichtbaar was) en door de breedte van de weg zou de kans dat de broodjes geraakt worden maar klein zijn (maar een weg moet natuurlijk over de gehele breedte veilig zijn). Met onder meer bovenstaande argumenten stelde Vissers advocaat de gemeente alsnog aansprakelijk. Daarin nam ze ook mee dat de gemeente direct na de melding van de MAG in actie kwam, waarbij zowel de losliggende broodjes als de begroeiing aangepakt werden. We houden je op de hoogte van het vervolg.

Stroken mijden

Michel Hoogervorst meldde een kilometerslange bitumenstrook in het midden van de middelste rijstrook van de A9, over een vlotte snelwegbocht die je na zevenen met 130 mag nemen. Bij vochtig weer mijdt hij die rijstrook. GWS-coördinator Robert van den Boogaard onderzocht de zaak en verzocht RWS om de strook opnieuw af te strooien.
Algemeen advies blijft altijd om uit de buurt te blijven van zulke bitumenstroken, zeker in bochten. Niet altijd makkelijk, maar die interactie met het wegdek hoort ook een beetje bij de uitdaging van het motorrijden.

Lijnenspel

Ralph Dooper wees ons de stortvloed aan markeringen op een aantal rotondes in Broek op Langedijk. Hij twijfelt niet aan de goede intenties van de verantwoordelijke wethouder, maar is wel bang voor eventuele gladheid bij regen. Die vrees zou terecht zijn als het om geschilderde markeringen gaat: wegenverf zit met een stroefheid van 45 SRT op de minimale stroefheidseis voor asfalt. Ook omdat die verf ook regelmatig (kostbaar) onderhoud nodig heeft, worden er meestal andere materialen gebruikt – en die zijn stuk voor stuk stroever dan het stroefste asfalt. Dat je met zo'n lijncircus meer verwarring dan duidelijkheid schept, staat verder als een paal boven water. We zijn daar dus ook geen voorstander van, maar we hebben niet de tijd om op al die gevallen in te gaan. De enige rustgevende gedachte is dat het ministerie van I&W het hierin hartgrondig met ons eens is. ■

Ralph Dooper

Wordt daar maar 's wijs uit...

Gitte Groeneveld

Losse broodjes bij het binnenrijden van Nigtevecht.

MAG GIVE-AWAY

Guus Noordhuis wint Spidi NK-6 handschoenen

Chromeburner stelde in het vorige nummer een paar fijne drieseizoenen-handschoenen ter beschikking. Guus Noordhuis ontving ze uit handen van MAG-secretaris Emile Meijer.

Luca Meijer

"De handschoenen die ik nu in voor- en najaar draag, zijn wel aan vervanging toe. Dit nieuwe paar komt dus uitstekend van pas." De Spidi's zullen vooral buitenlandse wegen te zien krijgen. Guus deed jarenlang woon-werkverkeer, maar gebruikt zijn motoren nu voor toer- en vakantieritten. "Met de FJR gaan mijn vriendin en ik liefst naar Schotland. Mijn Ducati Panigale gebruik ik eigenlijk alleen voor soloritten, vooral naar de Vogezen en de Franse Alpen. Tasje achterop, tas op de tank en rijden maar. Ik heb ook wel eens een circuitdag gedaan, met Aprilia. Hartstikke mooi, zo'n ervaring, maar ik ga liever naar de bergen toe. Mooie bochten, mooi uitzichten. Dat vind ik prachtig rijden."

MAG MOTORRIJDERS ACTIEGROEP
Helpen MAG.
Maak een motormaat lid!
www.motorrijdersactiegroep.nl

HELP!
In onze ledenadministratie ontbreken nog altijd
EEN PAAR HONDERD MAILADRESSEN
Kreeg je van ons dit jaar nog een brief? Stuur je mailadres dan naar info@motorrijdersactiegroep.nl.
We besteden je geld liever aan je belangenbehartiging dan aan postzegels!

werkkleding.com
10% KORTING VOOR MAG-LEDEN*
Werkkleding.com is trotse leverancier van de gepersonaliseerde werkkleding voor de Motorrijders Actie Groep.
Als MAG-lid krijg je daarom 10% korting.*
Mooi meegenomen! Gebruik kortingscode MAG2020 bij je eerstvolgende bestelling.
* 500 geldige kortingscodes, actie loopt tot 31-12-2021
BLÅKLÄDER DASSY HERCK

De kleine lettertjes

Een motorhandelaar verhuurt een motor aan iemand die er wel vaker een paar dagen op twee wielen tussenuit gaat. Deze keer komt de motor niet retour. De huurder meldt bij de politie dat z'n gehuurde vervoer gedurende de nacht gestolen is. Wie draagt de kosten?

De motor is tegen diefstal verzekerd. Volgens de polis moet de motor 's nachts dan wel op slot in een afgesloten ruimte staan. Als dat niet kan, moet hij uit het zicht op het stuurslot staan met een ART4-remschijfslot en -kettingslot als extra beveiliging. Of dat hier ook gebeurd is, blijft onduidelijk: de huurder is niet bereikbaar. De verhuurder geeft toe dat hij de huurder deze keer niet uitgebreid op z'n verplichtingen gewezen heeft. De man was een vaste huurklant. De verhuurder kan wel aantonen dat hij de motor afgeleverd heeft met de volgens de polis verplichte extra sloten. Voor het gebruik ervan door de huurder wordt hij niet verantwoordelijk gehouden, dus zijn schade wordt vergoed. Conclusie? Als je een motor huurt, vraag dan voor de zekerheid even na hoe je hem op slot moet zetten, overdag én 's nachts. De verhuurder moet dat aangeven, maar je wilt op geen enkele wijze aansprakelijk gesteld worden als zo'n motor verdwijnt. Hetzelfde geldt natuurlijk als je je eigen motor verhuurt (MotoShare!) of uitleent. Wijs de andere berijder op de door jouw verzekeraar gestelde voorwaarden. Klinkt heel formeel, maar vijf minuten leeswerk kan je een hoop ellende besparen. Bovendien weet je dan meteen zeker of je motor in die situaties wel verzekerd is, en hoe jij je motor zelf moet vastzetten, 's nachts én overdag, thuis én elders. Die voorwaarden verschillen per verzekeraar, maar soms ook per polis van één bepaalde verzekeraar! Is alleen een stuurslot en een remschijfslot verplicht, of ook een verankering? Is een ART4-slot voldoende voor thuis of moet het ART5 zijn? Wordt er om een alarm of een gps-tracker gevraagd? Goed om te weten, liefst voordat die dief toeslaat.

Ad den Hollander
schadebehandelaar
www.mag-verzekeringen.nl

ADVERTENTIE-INDEX

Benelli- Moteo 29
BMW 23
BMW Boxer Toko 8
Chromeburner 2
Ecomaxx - GVG 37
Grand Canyon - IGM 8
Hagon Shocks - Morren 8
HK Suspension 8
Hoka-Parts 39
Hyperpro 33
Ik wil van mijn motorfiets af 40
Kawasaki 7
Jopa 13
MAG Motormaat 37
MAG-verzekeringen 24
MDI 16
Motormount.nl 32
Royal Enfield - MotoMondo 16
Shoei 32
Termaat Motoren 32
Werkkleding.com 37

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.

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

MAG MOTORRIJDERS ACTIEGROEP

Colofon

Postbus 699
9200 AR Drachten
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
leden@motorrijdersactiegroep.nl
06 - 8447 1913

Advertenties
ads@motorrijdersactiegroep.nl
06 - 5140 4308

Redactie MAGazine en online
Hugo Pinksterboer
redactie@motorrijdersactiegroep.nl
06 - 5571 6025

Meldpunt Gevaarlijke wegsituaties
Robert van den Boogaard
gws@motorrijdersactiegroep.nl

Meldpunt Rood licht
Peter Zuurbier
roodlicht@motorrijdersactiegroep.nl

Beurscoördinator
beurzen@motorrijdersactiegroep.nl

Clubcoördinator
clubs@motorrijdersactiegroep.nl

Vrijwilligerscoördinatie
vrijwilligers@motorrijdersactiegroep.nl
06 1224 8210

Webmaster
Harold Verra
webmaster@motorrijdersactiegroep.nl

Voorzitter
Gerwin Batten
voorzitter@motorrijdersactiegroep.nl

Penningmeester (ad interim)
Fred Uilkema
penningmr@motorrijdersactiegroep.nl

Secretaris
Emile Meijer
secretaris@motorrijdersactiegroep.nl

Bestuursleden
Mathijs van der Noordaa
bestuur1@ motorrijdersactiegroep.nl
Sebastiaan Met
bestuur2@ motorrijdersactiegroep.nl

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

Vormgeving Studiotekst BV, Nieuwegein
Druk & afwerking Damen Drukkers BV

ISSN 1571-960X

DEZELFDE DIENSTVERLENING IN EEN NIEUW JASJE

Geen compliment zo groot als gekopieerd worden. Maar in dit geval brengt het wel wat verwarring met zich mee. Om ervoor te zorgen dat jij gewoon bij de juiste motor verkoop bemiddelaar terecht komt hebben we een nieuwe frisse huisstijl bedacht. Een nieuw, onderscheidend logo moet hierbij helpen. Dat is het eerlijke verhaal.

In onze dienstverlening verandert natuurlijk helemaal niets. We leveren dezelfde service als je van ons gewend bent. We willen iedereen helpen met de verkoop van een motor. Wij nemen de zoektocht voor je uit handen en vinden voor jou een betrouwbare partij die jouw motor aan huis op komt halen. Voor jou is het volledig kosteloos, of je je motor nu via ons verkoopt of niet. Onze service is geheel vrijblijvend. Verkoop je je motor wel via ons, dan worden er kosten gerekend aan de dealer.
Samengevat: **zonder gedoe. verkocht.**

ikwilvanmijnmotorfietsaf.nl