



MAG's Grote Motorrijdersenquête & Enquête MAG-ondersteunende motorclubs

In deze bijlage van het Mag-a-zine vind je de uitslagen van twee enquêtes die de MAG heeft gehouden.

Voor meer informatie over de enquêtes:

Harold de Bock | Bestuurslid MAG | Telefoon: 06-51203971 | E-mail: harolddebock@mag-nl.org

Verantwoording

MAG's Grote Motorrijdersenquête werd via internet uitgevoerd in de periode september - december 2014. Motorrijd(st)ers werden uitgenodigd deel te nemen via oproepen in het ledenblad Mag-a-zine, op MAG's sociale media (website, Facebook en Twitter) op verschillende motorrijderswebsites.

In totaal zijn 3.803 bruikbaar ingevulde antwoorden ontvangen. Vergelijking met CBS-gegevens over motorrijd(st)ers op de man/vrouwverdeling, op leeftijd en op beroep, geeft aan dat de respondenten demografisch representatief zijn voor de Nederlandse motorrijders (m/v). Wel zijn de respondenten vaker dan gemiddeld lid van een motororganisatie (waaronder MAG), lezen ze vaker dan gemiddeld een motorblad en rijden zij een meer dan gemiddeld aantal motorkilometers.

De antwoorden van MAG-leden en niet-MAG-leden verschillen niet. De onderzoeksresultaten kunnen worden beschouwd als representatief voor de meer actieve en bij de motorwereld betrokken motorrijders. De term 'motorrijder' hieronder staat voor deze actievere categorie m/v motorrijder. Eind 2015 verschijnt het complete rapport met alle detailgegevens. Dit is een samenvatting op hoofdpunten.

A. Inleiding

Wat weten we eigenlijk van de Nederlandse motorrijders en motorrijdsters? Eigenlijk heel weinig als je eens serieus op zoek gaat. Officiële statistieken gaan eerder over hun motoren dan over de motorrijd(st)ers zelf. Merkwaardig, want er zijn volgens het CBS toch zo'n 1,2 miljoen mensen met een motorrijbewijs en 650.000 geregistreerde motorfietsen in Nederland. De naar schatting zo'n 500.000 motor-gebruikende motorrijders zijn daarmee een voor de economie en mobiliteit zeer belangrijke groep verkeersdeelnemers. Alle reden voor MAG om eind 2014 een groot landelijk onderzoek te doen naar de motorrijders zelf: wie zijn zij, hoe gebruiken zij hun motor, hoe merktrouw zijn zij, wat zijn hun ongevalservaringen et cetera? Alles bedoeld om gedetailleerde gegevens te hebben over de motorrijd(st)ers zelf, zodat MAG nog beter de belangen van motorrijders kan behartigen op gebied van veiligheid, vrijheid en betaalbaarheid.

B. Motorrijdersprofielen

I Demografische kenmerken - Motorrijders zijn vooral mannen (91%), hun gemiddelde leeftijd is 49 jaar. De top-4 motorprovincies zijn ook de provincies met de meeste inwoners: Zuid-Holland, Noord-Holland, Gelderland en Noord-Brabant.

II. Motorbladen - 76% van de motorrijders leest wel eens een motorblad. De meest gelezen motorbladen zijn Promotor en MotoPlus gevolgd door Motor Magazine, BigTwin en Motor & Toerisme. Zie tabel 1.

III Motorrijbewijs - De gemiddelde motorrijder heeft 22 jaar het motorrijbewijs en gemiddeld 28 jaar het autorijbewijs (vrijwel alle motorrijders hebben ook een autorijbewijs). Zie tabel 1. Vrouwen halen hun motorrijbewijs gemiddeld later (9 jaar) na hun autorijbewijs dan mannen (5 jaar). Vooral veelrijders hebben meer dan gemiddeld een vervolgopleiding gevolgd.

IV Motorkilometers - Met de (meest gebruikte) motor (35% heeft meer dan één motor) wordt afgerond gemiddeld per jaar 8.900 km gereden; dit is ruim tweemaal meer dan het gemiddelde dat CBS aanhoudt. Gemiddeld genomen rijden de motorrijders 50% meer autokilometers dan motorkilometers. Zie tabel 1. Vrouwen rijden minder motorkilometers per jaar dan mannen.

V Motorgebruik - Vrijwel alle motorrijders (94%) gebruiken de motor wekelijks of maandelijks voor toeren. De helft (51%) gebruikt de motor ook wel voor woon-werkverkeer. Zie tabel 1. Vrouwen gebruiken de motor minder frequent voor woon-werkverkeer dan mannen; jongeren daarentegen meer dan ouderen.

VI Motorverzekering - Twee derde (64%) van de motorrijders heeft de (meest gebruikte) motor WA of WA + (beperkt casco) verzekerd. Ruim een derde (36%) kiest voor allrisk. Zie tabel 1. Een AR-verzekering wordt verhoudingsgewijs meer genomen door vrouwen, ouderen en veelrijders.

Tabel 1: Motorrijderprofiel

Geslacht	Allen
Man	91%
Vrouw	9%
Leeftijd	
Gemiddeld	49 jaar
Motorbladen	
Wel eens lezen	76%
Rijbewijs duur	
Motor	22 jaar
Auto	28 jaar
Motorkilometrage	
Kilometers p.j jaar	8.900
Motorgebruik	
Toeren (maand/week)	94%
Woon-werk-verkeer wel eens	51%
Motorverzekering	
Allrisk	36%
WA + / WA	64%

VII Motortype - Ongeveer de helft (53%) van de motorrijders rijdt op een toer(sport) motor, 18% op een all-road motor en 10% op een sportmotor. Zie tabel 2. Vrouwen rijden vaker dan mannen op een chopper. Jongeren kiezen meer dan ouderen voor sportief: toersport en sport.

Tabel 2: Huidige motortype

Huidige motortype	Allen
Toer	27%
Toersport	26%
All-road	18%
Sport	10%
Chopper	7%
Custom	5%
Overig	8%

Ongeveer de helft (53%) van de motorrijders rijdt op een motor jonger dan tien jaar. De gemiddelde motorleeftijd is 11,8 jaar. Veelrijders rijden in vergelijking met weinig-rijders vaker op jonge motoren van hooguit vijf jaar oud. Hetzelfde geldt voor ouderen in vergelijking met jongeren.

VIII Motorkoopintentie - Driekwart (76%) van de respondenten is van plan bij een volgende motoraanschaf een gebruikte motor te kopen, een kwart (24%) denkt voor een nieuwe te zullen kiezen. Zie tabel 3. Ouderen en veelrijders hebben vaker de voorkeur voor een nieuwe motor dan jongeren c.q. weinig-rijders.

Ongeveer de helft van de motorrijders (49%) denkt dat de volgende motoraanschaf in de toer- of toersport-categorie zal zijn. All-road is bij

Tabel 3: Volgende aankoop: nieuw of gebruikt

Nieuw of gebruikt	Allen
Gebruikt	76%
Nieuw	24%

ruim een-vijfde (22%) favoriet. Zie tabel 4. Vrouwen denken meer dan mannen aan het kopen van een chopper. Jongeren hebben meer dan ouderen een sportmotor in het hoofd, de ouderen vaker een toermotor.

Tabel 4: Volgende aankoop: motortype

Motortype	Allen
Toer	26%
Toersport	23%
All-road	22%
Sport	8%
Chopper	7%
Overig	14%

Bijna een kwart (23%) van de motorrijders heeft nog geen idee welk merk motor zij bij een volgende aanschaf waarschijnlijk zullen kopen. BMW (19%) en Honda (14%) maken de meeste kans bij een volgende aanschaf te worden gekocht. Yamaha en Harley-Davidson volgen met elk 9%. Zie tabel 5. Vrouwen en jongeren hebben vaker dan mannen resp. ouderen nog geen idee wat hun volgende merk zal zijn. Harley-Davidson staat hoog op de shortlist van weinigridders en ouderen. Ducati is meer bij jongeren in beeld dan bij ouderen.

Tabel 5: Volgende aankoop: merk

Merk	Allen
BMW	19%
Honda	14%
Yamaha	9%
Harley-D	9%
Suzuki	5%
Ducati	5%
Overig	16%
Weet niet	23%

IX Merktrouw - Merk van de huidige motor combinerend met het vermoedelijk merk van de volgende motor maakt het mogelijk om 'merktrouw' te berekenen. Merktrouw zijn die motorrijders die bij een volgende aankoop denken hetzelfde merk te zullen kopen als hun huidige meest-gebruikte motor. Honda heeft duidelijk de hoog-

Tabel 6: Merktrouw

Huidig merk *	Volgende merk			
	Huidig	2e keus	3e keus	4e keus
Honda	87%	BMW 3%	Yamaha 3%	**
BMW	75%	Honda 9%	Yamaha 6%	Suzuki 4%
Yamaha	76%	Honda 11%	Suzuki 5%	BMW 4%
Suzuki	78%	Honda 8%	Yamaha 7%	BMW 3%
H-D	75%	Honda 6%	Yamaha 5%	Suzuki 5%
Kawasaki	67%	Honda 11%	Yamaha 9%	Suzuki 8%
Ducati	67%	Honda 9%	Yamaha 6%	Aprilia/Suzuki 4%
Triumph	50%	Yamaha 15%	Honda 11%	Suzuki 6%
Moto Guzzi	59%	BMW 11%	Honda 9%	Yamaha 7%

NB. * De overige merken hebben te weinig waarnemingen om betrouwbare merktrouw te berekenen

** Geen onderscheidend '3e ander merk' voorkeur

ste merktrouw (87%). Op enige afstand gevolgd door BMW, Yamaha, Suzuki en Harley-Davidson (elk 75%-78%). Kawasaki en Ducati zijn derde met 67%. Triumph (50%) en Moto Guzzi (59%) sluiten de rij. Zie tabel 6. Honda heeft de grootste kans om klanten van andere merken voor zich te winnen, gevolgd door Yamaha (zie merken onder 'Ander 1' en 'Ander 2'). BMW-rijders kijken meer naar Japanse merken als alternatief dan andersom.

C. Motorongevallen

Toelichting

In de enquête werd gevraagd of men een motorongeval gehad had, hoe lang geleden dat was, of het eenzijdig was of een aanrijding betrof en een open vraag over wat er gebeurd was. Dat laatste kon dus in eigen woorden omschreven worden. Deze open antwoorden werden via een inhoudsanalyse gecodeerd en van een 5-cijferige code voorzien waardoor tal van procentuele berekeningen mogelijk werden. Als men meerdere ongevallen had gehad, gingen de vragen over het meest recente ongeval. In totaal meldden maar liefst 1885 respondenten een ongeval te hebben gehad. De enquête heeft geleid tot het identificeren van niet minder dan 67 verschillende soorten ongevallen naar aard, situatie en oorzaak. Het bijbehorende letsel-risico berekend.

X Ongevallen in Nederland - Het aantal dodelijke motorongevallen in Nederland is de afgelopen 10 jaar fors gedaald, van 91 slachtoffers in 2004 naar 55 in 2014. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in september 2014 in een Factsheet Motorrijders een overzicht gegeven van oorzaken van geregistreerde ernstige motorongevallen. Echter, lang niet alle motorongevallen worden officieel geregistreerd. Deze MAG-enquête geeft voor het eerst zeer gedetailleerd inzicht in welke (niet-dodelijke) motorongevallen in Nederland plaatsvinden. MAG biedt daarmee een essentiële completering van de officieel beschikbare geregistreerde ongevallen. Hiermee wordt een solide basis gelegd voor effectief toekomstig veiligheidsbeleid. De gegevens worden bijvoorbeeld gebruikt voor het tweede Actieplan Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders (AVVM II) waaraan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu nu werkt in samenwerking met het Motorplatform.

XI Ongevalservaring - De helft (50%) van de motorrijders heeft tenminste één motorongeval gehad. Zie tabel 7. In het onderzoek werd doorgevraagd naar de aard en oorzaak van het meest recente ongeval, indien van meerdere ongevallen sprake is geweest. Ruim de helft (54%) van de (meest recente) ongevallen is een ongeval met aanrijding, de andere 44% betreft een eenzijdig ongeval. Ook is er sprake van een ongeval in een speciale situatie zoals tijdens een voortgezette rijopleiding, bergtraining, op een circuit, of off-road. Bij iets minder dan de helft van de ongevallen (41%) leidt een motorongeval tot lichamelijk letsel. Vrouwen hebben minder ongevallen dan mannen. Jongeren hebben vaker een eenzijdig ongeval en vaker met lichamelijk letsel tot gevolg.

Tabel 7: Ongevalservaring

Ongevalservaring	Totaal
Ongeval gehad	
Ja	50%
Soort ongeval (meest recente)	
Eenzijdig	44%
Aanrijding	54%
Speciaal	2%
Onbekend	2%
Lichamelijk letsel opgelopen	
Ja	41%

XII Meest-voorkomende motorongevallen - Van de 67 verschillende geïdentificeerde ongevalssoorten zijn er dertien verantwoordelijk voor ruim de helft van alle motorongevallen (56%). Op een kruising geen voorrang krijgen van een auto is de meest voorkomende ongevalsoorzaak (10%). Zie tabel 8 voor overige percentages. De dertien meest voorkomende ongevalssituaties bestaan uit vier soorten eenzijdige ongevallen en negen soorten aanrijdingen met een auto (waarvan één door eigen schuld)

De vier meest voorkomende eenzijdige ongevallen zijn een gevolg van:

- A. olie op de weg,
- B. stuurfout (vooral bij bochtinschatting),
- C. remfout (waaronder blokkerende remmen) en
- D. noodmanoeuvre om een auto-aanrijding te voorkomen.

De negen meest voorkomende auto-aanrijdingsongevallen zijn:

- A. motorrijder zelf houdt onvoldoende afstand of geeft onvoldoende invoeegruijnte
- B. auto geeft geen voorrang op kruising of rotonde
- C. auto rijdt de weg op vanaf een parkeerplaats, uitrit e.d.
- D. auto slaat linksaf vlak voor de motor
- E. auto komt bij inhalen op weghelpt van de motor
- F. auto wisselt van rijbaan in file
- G. auto wisselt van rijbaan om in te halen, af te slaan of te parkeren
- H. auto rijdt motor van achter aan stilstaand (bij een stoplicht of voorrang gevend)
- I. auto rijdt motor van achter aan terwijl die met verkeer meerijdt

• *Belangrijk is te constateren dat dit een universeel ongevalsbeeld is.* Er zijn geen betekenisvolle verschillen naar geslacht, leeftijd en jaarkilometrage. De enige uitzondering: bij vrouwen komen eenzijdige ongevallen door stuurfouten of onderuit gaan op een nat wegdek meer voor dan bij mannen.

Tabel 8: De meest-voorkomende motorongevallen

Rang	Aard en oorzaak (volgens classificatie codering)	Frequentie%
1	Aanrijding: auto - zijdelingse aanrijding - ander oorzaak - op kruising - zelf voorrang	10%
2	Aanrijding: auto - aanrijding zelfde richting zelf oorzaak (te weinig afstand gehouden)	6%
3	Eenzijdig: externe factoren - olie & diesel	5%
4	Eenzijdig: eigen schuld stuurfout & bochtinschatting	5%
5	Aanrijding: auto - aanrijding zelfde richting - ander oorzaak - auto wisselde van rijstrook - bij inhalen, afslaan of parkeren	4%
6	Aanrijding: auto - zijdelingse aanrijding - ander oorzaak - weg op vanuit P-plek & uitrit	4%
7	Aanrijding: auto - aanrijding tegengestelde richting - ander oorzaak - linksaf slaan voor motor	4%
8	Eenzijdig: eigen schuld - remfout & blokkerende rem	4%
9	Aanrijding: auto - aanrijding zelfde richting - ander oorzaak - auto reed van achteren aan - in stilstand (stoplicht & voorrang geven)	3%
10	Aanrijding: auto - aanrijding zelfde richting - ander oorzaak - auto wisselde van rijstrook - in file	3%
11	Eenzijdig: noodsituatie - noodstop voor auto	3%
12	Aanrijding: auto - aanrijding zelfde richting - ander oorzaak - auto reed van achteren aan - rijdend	2%
13	Aanrijding: auto - aanrijding tegengestelde richting - ander oorzaak - op verkeerde weghelpt	2%
14	Overige 54 oorzaken	

XIII Eenzijdige ongevallen - Eenzijdige ongevallen zijn vrijwel nooit het gevolg van een technisch mankement aan de motor (2%); een remdefect wordt dan het meest gemeld. Eenzijdige ongevallen ontstaan in gelijke mate door eigen schuld van de motorrijder (43%) en door externe factoren (41%). In 11% is reageren in een noodsituatie de oorzaak. > APK ter voorkoming van ongevallen is dus zinloos. Zie Tabel 9.

Tabel 9: Hoofdoorzaak eenzijdige ongevallen

Oorzaak	Totaal
Technisch mankement	2%
Eigen schuld	43%
Externe factor	41%
Noodsituatie	11%
Onbekend	3%

De top-2 eigen schuld oorzaken van eenzijdige ongevallen zijn a) stuurfouten vooral bij verkeerde bochtinschatting (25%) en b) remfouten al dan niet met blokkerende remmen (22%). Daarna komen ex aequo onoplettendheid of overmoed (11%), te hard rijden (10%) en bandenproblemen (8%, niet ingereden, verkeerde spanning e.d.). Zie tabel 10. Vrouwen maken meer dan mannen stuurfouten, vaak door verkeerde bochtinschatting.

Tabel 10: Eigen schuld bij eenzijdige ongevallen

Oorzaak	Totaal
Stuurfout - bochtinschatting	25%
Remfout - remblokkeren	22%
Onoplettend - overmoed	11%
Te hard rijden	10%
Bandenprobleem	8%
Overig	17%
Onbekend	7%

De meest voorkomende externe oorzaak van eenzijdige ongevallen is olie of diesel op de weg (26%). Sneeuw of ijzel, zand of modder en grond of split volgen daarna in ongeveer gelijke mate als oorzaak (11-12%). Gewoon een nat wegdek is hekkensluiter (8%). Onder 'overig' valt een veelheid aan zaken, zoals een putdeksel, bladeren en wegbeelijning. Zie tabel 11.

Tabel 11: Externe factoren bij eenzijdige ongevallen

Oorzaak	Totaal
Olie of diesel	26%
Sneeuw of ijzel	12%
Zand of modder	11%
Grind of split	11%
Nat wegdek	8%
Overig	21%
Onbekend	11%

XIV Aanrijdingsongevallen Aanrijdingsongevallen vinden vrijwel altijd (86%) plaats met een auto (inc. vrachtwagen, bus e.d.) en veel minder met een andere motor (7%) of met een andere categorie weggebruiker (5%). De 'overig' categorie betreft voornamelijk (81%) bromfietsen.

Tabel 12: Aanrijdingsobject

Object	Totaal
Auto	86%
Motor	7%
Overig, vooral bromfiets	5%

De meeste auto-aanrijdingen zijn met zijdelings autoverkeer (43%) en met autoverkeer dat in dezelfde richting rijdt (43%). Auto-aanrijdingen met tegemoetkomend autoverkeer komt minder voor (14%). Zie tabel 13.

Tabel 13: Auto: rijrichting

Richting	Totaal
Zijdelings	43%
Zelfde	43%
Tegengesteld	14%

Bij de meeste auto-aanrijdingen ligt de schuld niet bij de motorrijder, maar bij de automobilist (81%); de motorrijder zelf is schuld in 19% van de auto-aanrijdingen. Zie tabel 14.

Tabel 14: Schuld bij aanrijdingen

Oorzaak	Totaal Auto-aanrijding
Zelf	19%
Ander	81%

Motorrijders die zelf een auto-aanrijding veroorzaken doen dat meestal (69%) door in dezelfde richting rijdend te weinig afstand te houden of door aan inhalend verkeer te weinig invoegruimte te geven wat door de motorrijder wordt ervaren als 'gesneden' worden. In een kwart van de gevallen (23%) veroorzaken zij een zijdelingse aanrijding omdat ze de auto over het hoofd zien of geen voorrang verlenen. Bij auto-aanrijdingen met tegenliggers (7%) gaat het vooral om een verkeerd ingeschatte inhaalsituatie en om een stuurfout in een bocht. Jongeren veroorzaken vaker een auto-aanrijding door te weinig afstand houden of door geen voorrang te verlenen. Zie tabel 15.

Tabel 15: Auto-aanrijding: oorzaak bij zelf schuld

Oorzaak	Totaal
Zelfde rijrichting: Afstand houden	69%
Tegenligger: Inhaal- en stuurfout	7%
Zijdelingse aanrijding	23%

Ongeveer de helft van door de automobilist veroorzaakte auto-aanrijdingen betreft zijdelingse aanrijdingen (48%), gevolgd door aanrijdingen in dezelfde richting (37%) en als minst voorkomende een tegenliggersituatie (16%). Zie tabel 16.

Tabel 16: Auto-aanrijding: rijrichting bij automobilist schuldig

Oorzaak	Totaal
Zelfde rijrichting	37%
Tegenligger	16%
Zijdelingse aanrijding	48%

Automobilisten in dezelfde rijrichting rijdend veroorzaken motorongevallen vooral door het wisselen van rijstrook (52%) op het moment dat de motorrijder naast de auto rijdt. Van achter aangereden worden is de tweede oorzaak (42). Bij wisselen van rijbaan gaat het vooral om de situatie waarin de automobilist inhaalt, afslaat of wil gaan parkeren, vaker dan in een filesituatie binnen- of buiten de bebouwde kom. Van achteren aangereden worden vindt voornamelijk plaats wanneer de motor stilstaat voor een stoplicht of om voorrang geven op een kruising of rotonde; al rijdend van achteren aangereden komt minder vaak voor.

Zie tabel 17.

Tabel 17: Auto-aanrijding: automobilist schuldig in dezelfde rijrichting

Oorzaak	Totaal
Rijbaan wisseling	52%
Achteruit rijden	6%
Van achteren	42%
Rijbaanwisseling de oorzaak	
Inhalen, afslaan of parkeren	61%
In File	39%
Van achteren aangereden de oorzaak	
Stilstaand bij stoplicht of voor voorrang geven	55%
Rijdend	45%

Automobilisten in de tegengestelde rijrichting rijdend veroorzaken primair een motorongeluk door al dan niet zonder richting aan te geven vlak voor de motor linksaf te slaan (59%). Op de verkeerde weghelft rijden (bij inhalen of stuurfout) is de andere oorzaak (41%). Zie tabel 18.

Tabel 18: Auto-aanrijding: ander schuldig in tegengestelde rijrichting

Oorzaak	Totaal
Links afslaan	59%
Verkeerde weghelft	41%

Automobilisten die vanuit zijdelingse rijrichting een motorongeval veroorzaken doen dat primair door op een kruising geen voorrang te geven (61%). Het wegrijden vanuit een geparkeerde situatie of vanuit een uitrit is de tweede oorzaak van zijdelingse aanrijding (20%). Het maken van een overtreding of rijfout (bv. door rood rijden of dronkenschap), het geen voorrang geven op een rotonde en keren zijn minder vaak voorkomende oorzaken van een zijdelingse aanrijding. Zie tabel 19.

Tabel 19: Auto-aanrijding: ander schuldig in zijdelingse rijrichting

Oorzaak	Totaal
Op kruising	61%
De weg op vanuit parkeerplek, uitrit e.d.	20%
Overtreding of rijfout	8%
Op rotonde	7%
Auto keert	5%

XV Letsel bij ongevallen - Bijna de helft van de motorongevallen (41%) resulteert in lichamelijk letsel. Zie tabel 20. Vrouwen en jongeren lopen relatief vaak vaker letsel op bij een ongeval. Letselfrequentie bij een motorongeval combinerend met het ongevalspercentage (bij het meest recente ongeval) laat zien dat tenminste één op de vijf motorrijders (21%) tijdens zijn/haar motorrijdend leven een motorongeval krijgt met lichamelijk letsel als een ongeval. Vrouwen hebben meer kans op letsel bij een ongeval, maar hun ongevalspercentage is lager.

Het risico op lichamelijk letsel verschilt sterk per categorie ongeval. Van de top-13 ongevalsituaties, zijn de hoogste letselrisico's (zie tabel 21, kolom 4)

- bij eenzijdige ongevallen: het meest bij noodmanoeuvres om een auto-aanrijding te voorkomen (53%).
- bij aanrijdingsongevallen: het meest bij aanrijdingen zijdelings of met een tegenligger (55-57%).

Een aanrijdingsongeval in dezelfde richting rijdend door zelf onvoldoende afstand te houden komt wel vaak voor, maar leidt zelden tot lichamelijk letsel (4%).

Tabel 20: Lifetime risico op een ongeval met letsel

Oorzaak	Totaal
Ongeval gehad	50%
Lichamelijk letsel	41%
Totaal-risico	21%

Frequentie van ongevals oorzaak koppeland aan letselrisico kan een risico-index worden gemaakt door de rangordes van frequentie en van het letselpercentage op te tellen. Hoe kleiner de index, hoe ernstiger het persoonlijk ongevalsrisico voor de rijder. Zie tabel 21.

De top-2 risico-index ongevallen zijn ongevallen waarbij de motorrijder zijdelings wordt aangereiden door een auto, die geen voorrang geeft op een kruising of de weg oprijdt vanuit een parkeerplaats of uitrit. Leesvoorbeeld tabel 21: zijdelingse aanrijdingen op een kruising komen het meest voor (frequentie rang 1) en hebben een hoog letselrisico (letselpercentage rang 1) waardoor de index wordt: 1+1 = 2, het type ongeval met de ernstigste lichamelijke risico-index; zie tabel 21, kolom 5.

Tabel 21: Letselrisico-index

Rang	Aard en oorzaak (volgens classificatie codering)	Letselkans	Letselrang	Risico-index
1	Aanrijding: auto - zijdelingse aanrijding - ander oorzaak - op kruising - zelf voorrang	57%	1	2
7	Aanrijding: auto - zijdelingse aanrijding - ander oorzaak - weg op vanuit P-plek & uitrit	57%	1	8
4	Eenzijdig: eigen schuld - stuurfout & bochtinschatting	40%	7	11
5	Aanrijding: auto - aanrijding zelfde richting - ander oorzaak - auto wisselde van rijstrook - bij inhalen, afslaan of parkeren	47%	6	11
8	Aanrijding: auto - aanrijding tegengestelde richting - ander oorzaak - linksaf slaan voor motor	55%	4	12
3	Eenzijdig: externe factoren - olie & diesel	28%	10	13
13	Aanrijding: auto - aanrijding tegengestelde richting - ander oorzaak - op verkeerde weghelft	57%	1	14
2	Aanrijding: auto - aanrijding zelfde richting - zelf oorzaak (te weinig afstand gehouden & gegeven)	4%	13	15
10	Eenzijdig: noodsituatie - noodstop voor auto	53%	5	15
9	Aanrijding: auto - aanrijding zelfde richting - ander oorzaak - auto reed van achteren aan - in stilstand (stoplicht & voorrang geven)	33%	8	17
6	Eenzijdig: eigen schuld - remfout & blokkerende rem	26%	12	18
11	Aanrijding: auto - aanrijding zelfde richting - ander oorzaak - auto wisselde van rijstrook - in file	33%	8	19
12	Aanrijding: auto - aanrijding zelfde richting - ander oorzaak - auto reed van achteren aan - rijdend	27%	11	23

D. Toepassing resultaten

MAG's Grote Motorrijdersenquête heeft nieuwe en gedetailleerde veiligheidsinformatie opgeleverd, zoals niet eerder beschikbaar was. De informatie kan een grote bijdrage leveren aan veilig motorrijden. Voorbeelden zijn:

XVI Bewustmakin gscampagne - Een jaarlijkse bewustmakingscampagne van de gezamenlijke motorinstituten, motorbladen en Ministerie van I&M kan worden gegoten in de vorm van een 'opfriscursus' voor motorrijders en automobilisten.

XVII Opleiding en examinering - Nu bekend is wat de meest voorkomende ongevalssituaties zijn en welk letselrisico daarbij gepaard gaat, kunnen motor- en autorijopleidingen en -examens extra aandacht geven aan de verkeerssituaties met de grootste risico's. Denk bijvoorbeeld aan trainen en testen op videosimulaties van de top-13 gevaarlijke risicosituaties.

XVIII Detectietechnieken - Technisch innovaties gericht op het tijdig detecteren van andere verkeersdeelnemers kunnen in hun ontwikkel- en testfasen gericht extra aandacht geven aan het functioneren in verkeerssituaties die voor motorrijders het meest risicovol zijn. Getoetst moet worden dat die technieken geen 'blinde hoek' voor motorrijders kennen voor ze worden toegelaten.

IX Nederlands veiligheidsbeleid - Het nu in ontwikkeling zijnde tweede Actieplan Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders (AVVM II) van het Ministerie van I&M kan op feiten gebaseerde maatregelen nemen om veiligheidsinitiatieven te ontwikkelen, stimuleren en financieren (waaronder de XVI-XVIII ideeën hierboven), gericht op de gevaarlijkste verkeerssituaties.

X Europees APK-beleid - Het neveneffect van dit alles is dat Nederland beter voldoet de Europese voorwaarde van aantoonbaar verbeterde motorveiligheid om volledig af te zien van motorfiets-APK (voor ongevalspreventie nu aantoonbaar nutteloos). En dat komt de betaalbaarheid van motorrijden weer ten goede.

ENQUÊTE MAG-ONDERSTEUNENDE MOTORCLUBS

Achtergrond

Bijna 100 motorrijderclubs ondersteunen doel en activiteiten van MAG met hun jaarlijkse donatie. Merkclubs, toerclubs, grote en kleine clubs. Samen goed voor zo'n 10.000 clubleden. MAG heeft zelf bijna 5.000 individuele leden. MAG is daarmee de spreekbuis van zo'n 15.000 motorrijders. Ondersteunende clubs zijn voor MAG om twee redenen bijzonder belangrijk: door hun financiële steun en omdat zij de stem van MAG gewicht geven als belangenbehartiger voor veiligheid, vrijheid en betaalbaarheid van motorrijden.

Doel van de enquête

Alle reden voor MAG om eind 2014 een enquête te houden onder de ondersteunende clubs over hun binding met en toekomstverwachtingen van MAG. Daaraan voldoen kan voor andere clubs een goede reden zijn om ook MAG-ondersteuner te worden. Hoe meer clubs MAG ondersteunen, des te invloedrijker MAG is.

Medewerking aan de enquête

Bijna de helft van de clubs (42%) beantwoordde de online vragenlijst. Dat is een goede response, waardoor de resultaten een betrouwbaar beeld geven van de verwachtingen die de clubs van MAG hebben voor de toekomst.

Uitkomsten

Prioriteiten voor MAG-activiteiten

De hoogste prioriteit vinden ondersteunende clubs: het aanspreken van wegbeheerders op voor motorrijders gevaarlijke wegsituaties (61%). Op de tweede plaats staat het opkomen voor vrijheid van motorrijden (54%; denk aan open houden van dijkwegen e.d., red.). En op de derde/vierde plaats het bewaken en beïnvloeden van de Europese en de Nederlandse wet- en regelgeving die voor motorrijders van belang is (44-51%). Zie tabel 1.

Conclusie: de clubs vinden dat MAG zich in de toekomst vooral moet richten op:

- Veiligheid van de weg
- Vrijheid van rijden
- Lobby in Brussel en Den Haag

Tabel 1: Prioriteit voor MAG

Vraag: Op welke 3 activiteiten zou MAG zich de komende jaren vooral moeten richten?	
Prioriteit voor MAG	% top-3
Aanspreken van wegbeheerders op voor motorrijders gevaarlijke wegsituaties	61%
Opkomen voor de vrijheid van motorrijden	54%
Bewaken en beïnvloeden van de Europese wet- en regelgeving	51%
Bewaken en beïnvloeden van de Nederlandse wet- en regelgeving	44%
Opkomen voor de betaalbaarheid van motorrijden	37%
Voorlichting geven aan wegbeheerders over motorveilige weginrichting	32%
Informeren van motorrijders over veiligheid, vrijheid en betaalbaarheid van motorrijden	12%

Tevredenheid over MAG

Op alle gevraagde punten is de overgrote meerderheid van de clubs (> 80%) tevreden over de belangenbehartiging door MAG. Onvoldoendes worden vrijwel niet gegeven. Zie tabel 2.

Conclusie: De ondersteunende clubs vinden dat MAG de belangenbehartiging goed doet.

Tabel 2: Tevredenheid over MAG

Vraag: Hoe tevreden bent u over MAG t.a.v. ... (4-puntsschaal)	
Prioriteit voor MAG	% top-2tevrede score
Bewaken en beïnvloeden van de Nederlandse wet- en regelgeving	93%
Informeren van motorrijders over veiligheid, vrijheid en betaalbaarheid van motorrijden	93%
Aanspreken van wegbeheerders op voor motorrijders gevaarlijke wegsituaties	88%
Opkomen voor de vrijheid van motorrijden	88%
Opkomen voor de betaalbaarheid van motorrijden	86%
Bewaken en beïnvloeden van de Europese wet- en regelgeving	83%
Voorlichting geven aan wegbeheerders over motorveilige weginrichting	81%

Tevredenheid over ondersteuning van MAG.

Twee-derde van de clubs (64%) is zeer tevreden over de MAG-ondersteuning en de overige zijn gewoon tevreden (36%). Zie tabel 3.

Conclusie: De ondersteunende clubs zijn tevreden dat zij de MAG ondersteunen.

Tabel 3: Tevredenheid over ondersteuning MAG

Vraag: al met al, hoe tevreden is het bestuur van uw motorclub over het ondersteunen van MAG	
Tevredenheid	Totaal
Zeer tevreden	64%
Tevreden	36%
Ontevreden	0%
Zeer ontevreden	0%

Voorzetting MAG-ondersteuning

Voor vrijwel alle clubs is jaarlijkse voortzetting van de MAG-ondersteuning een vanzelfsprekend hamerstuk dat standaard wordt geaccepteerd (96%); bij enkelen is het een punt van discussie of overleg (4%). De meest genoemde argumenten voor verlenging zijn dat MAG goed werk doet en daarom steun verdient. Zie tabel 4.

Conclusie: clubs vinden het vanzelfsprekend hun MAG-ondersteuning van jaar tot jaar te verlengen.

Tabel 4: Voortzetting ondersteuning MAG

Vraag: Voorzetting van clublidmaatschap van MAG is....	
Tevredenheid	Totaal
Eigenlijk vanzelfsprekend	77%
Hamerstuk/standaard geaccepteerd	19%
Punt van discussie / overleg	4%

Bekendheid MAG-ondersteuning bij clubleden

De meeste clubs (69%) schatten in dat de meerderheid van hun leden weten dat de club is aangesloten bij MAG; nog eens 19% dat ongeveer de helft van hun leden dat weet. Zie tabel 5. **Conclusie:** bekendheid bij de clubleden met het ondersteunen van MAG is redelijk hoog.

Tabel 5: Bekendheid bij clubleden van ondersteuning MAG

Vraag: Weten de leden van uw motorclub dat uw club is aangesloten bij MAG?	
Antwoord	Totaal
De meesten wel	69%
Ongeveer 50/50	19%
De meesten niet	5%
Weet niet	7%

Informeren van clubleden over MAG

De meeste clubs (67%) informeren hun leden regelmatig over MAG-activiteiten. Een kwart (24%) doet dat eens per jaar. Weinigen (10%) geven er geen informatie over. Zie tabel 6.

Conclusie: clubleden worden door hun club redelijk goed op de hoogte gehouden van MAG-activiteiten.

Tabel 6: Informatie naar clubleden over MAG

Vraag: Hoe vaak informeert uw motorclub uw leden over de activiteiten van MAG?	
Antwoord	Totaal
Regelmatig (bij bijeenkomsten, clubtreffens, email, internet, nieuwsbrieven e.d.)	67%
Hooguit eens per jaar bijvoorbeeld tijdens een jaarvergadering	24%
Vrijwel nooit	10%

Tot slot van de enquête konden clubs aan MAG tips voor de toekomst geven. De volgende suggesties zijn gedaan:

Financiële zaken

- Meer aandacht besteden aan de probleemsituatie van oldtimer motorfietsen als gevolg van de veranderingen in de motorrijtuigenbelasting voor oldtimers.
- Aanpakken van de stijgende wegenbelasting voor motoren die vooral eigenaren van meerdere motoren treft (was ooit €60 euro, nu €120).
- Ageren tegen het stappenrijbewijs.

Wijze van belangenbehartiging

- Bundelen van versnipperde belangenbehartiging voor motorrijders.
- Zichtbaarder optreden zodat duidelijker wordt dat motorrijders een belangrijk onderdeel van de verkeerssamenleving zijn.

Bekendheid van MAG

- Vergroten van de MAG-bekendheid bij motorrijders (teveel weten niet wat MAG betekent en doet).

Samenvatting

- Bijna de helft van de aangeschreven ondersteunende clubs heeft gereageerd op de MAG enquête over hun binding met MAG en over hun toekomstwensen.
- De top -3 prioriteiten van de clubs zijn: a) opkomen voor de veiligheid op de weg, b) opkomen voor de vrijheid van motorrijden en c) beïnvloeden van Europese en Nederlandse wetgeving die motorrijders raakt.
- De tevredenheid over de diverse MAG-activiteiten is meer dan 80% en alle clubs zijn dan ook tevreden over hun MAG-ondersteuning. Voortzetting van de ondersteuning is voor vrijwel alle clubs vanzelfsprekend.
- De meeste clubs informeren hun leden over MAG-activiteiten en denken dat veel van hun leden weten dat ze via hun club bij MAG zijn aangesloten.
- Toekomstsuggesties zijn: a) ageren tegen financiële lastenverzwaring zoals de motorrijtuigenbelasting, b) zichtbaar actie voeren voor motorrijdersbelangen en c) vergroten van de MAG-bekendheid onder motorrijders.

Bestuursreactie op de clubenquête: MAG in actie

Het bestuur van MAG dankt de ondersteunende clubs die de enquête hebben ingevuld voor hun deelname. De positieve resultaten betekenen dat MAG zich nog krachtiger zal inzetten voor de belangen van motorrijder om tegemoet te komen aan de wensen en verwachtingen van de ondersteunende clubs en de eigen MAG-leden. Hieronder leest u over de stand van zaken en de toekomst van MAG-actie.

Gevaarlijke Wegsituaties (GWS)

Stand van zaken

Hoe belangrijk veiligheid van de weg is voor motorrijders en hoe effectief het optreden van MAG is blijkt uit de cijfers 2014 van bestuursmedewerker Dirk de Jong. Hij is met zijn team van vrijwilligers verantwoordelijk voor het opvolgen van GWS meldingen. Over alle 2014 GWS meldingen werd contact opgenomen met de betreffende wegbeheerder. In alle gevallen reageerde de wegbeheerder en werd de situatie opgelost, verbeterd of meegenomen in een later stadium. In 2014 kwamen 61 meldingen over een gevaarlijke wegsituatie binnen, d.w.z. tenminste één per week! Het meest gemeld werden:

- Verhoogde rijbaanscheidingen ook buiten de turborondes

- Riskante bitumenreparaties aan het wegdek
- Voor motoren moeilijk overrijdbare verkeersdrempels of plakkaten op de weg
- Ontbreken van motoronvriendelijke onderplanken of verkeerd geplaatste obstakels bij vangrails
- Glad, slecht of beschadigd wegdek

Het Kooimeerplein bij Alkmaar is een bijzonder serieus geval. Over deze gevaarlijke wegsituatie zijn inmiddels meer dan 60 klachten zijn binnengekomen. Mag-a-zine van augustus 2015 heeft er uitgebreid aandacht aan gegeven. MAG initiatieven hebben geleid tot Kamervragen over de situatie en samen met Rijkswaterstaat wordt nu gekeken naar een blijvende structurele verbetering van de wegsituatie. Wat het bitumenprobleem betreft: handelend in reactie op MAG-meldingen over gevaarlijke bitumenvullingen kan Rijkswaterstaat inmiddels beschikken over vijf leveranciers van bitumen die voldoet aan voor motoren veilige stroefheidseisen.

Toekomst

Het jaar 2015 laat een vergelijkbaar beeld zien: wekelijks komt er tenminste één GWS melding binnen. Daarom denkt het bestuur voor de toekomst aan o.m. de volgende maatregelen:

- Versterking van de Werkgroep Verkeer door een landelijke dekking van vrijwilligers die snel ter plekke de gemelde situatie kunnen inspecteren voor een snelle oplossing van het probleem.
- Direct waarschuwen van motorrijders via Facebook, Twitter, de MAG-website en een te ontwikkelen MAG app.
- Extra aandacht voor verhoogde rijbaanscheidingen buiten de turborondes omdat die ondanks MAG-bezwaren nog steeds worden aangelegd.
- Waakzaam blijven tegen de invoering van de z.g. cable-barrier als rijbaanafscheiding of vangrail alternatief; dit zijn aan paaltjes opgehangen stalen kabels ('eiersnijders'). MAG is in het verleden al succesvol geweest in het blokkeren van plannen om deze in Nederland te gaan gebruiken.
- Monitoren en beïnvloeding van de ontwikkeling van 'plastic wegen', een nog in een pril stadium verkerende innovatie, om motorveiligheid te garanderen voordat toepassing serieus in beeld komt.
- Opleidingen voor aankomende wegbeheerders attent maken op de mogelijkheid MAG een gastcollege over motorveiligheid te laten geven; MAG-lid en verkeersdeskundige Paul Hom heeft daar in het recente verleden al goede ervaringen mee opgedaan.

Groen Licht (GL)

Stand van zaken

Sta je voor een rood stoplicht, reageren de wegsensoren niet op je motor. Niet alleen vervelend, maar ook gevaarlijk bijv. wanneer autoverkeer achter je ongeduldig wordt en langs je heen wil gaan rijden. MAG-vrijwilliger Peter Zuurbier ontvangt en verwerkt de GL-meldingen. In 2014 waren dat er meer dan 100, dus gemiddeld twee per week! Het niet of nauwelijks reageren van verkeerslichtinstallaties werd na melding onmiddellijk doorgegeven aan de betreffende wegbeheerder. In alle gevallen werd het euvel zeer snel verholpen door het bijstellen van de sensoren.

Toekomst

Het jaar 2015 laat een vergelijkbaar beeld zien en ook een vergelijkbare MAG-effectiviteit om het probleem zeer snel opgelost te krijgen. Een sterk bewijs van de MAG-reputatie op dit gebied is dat wegbeheerders tegenwoordig MAG wel om advies vragen over sensorafstelling: de beste oplossing van een probleem is het te voorkomen. Daarom denkt het bestuur voor de toekomst aan o.m. de volgende maatregelen:

- Versterking van de Werkgroep Verkeer door een landelijke dekking

van vrijwilligers die snel ter plekke de gemelde situatie kunnen inspecteren voor een snelle oplossing van het probleem.

- Direct waarschuwen van motorrijders via Facebook, Twitter, de MAG-website en een te ontwikkelen MAG app.
- MAG actief naar wegbeheerders positioneren als adviseur over de juiste sensorafstelling, zodat verkeerslichten probleemloos op motoren reageren.

Veiligheid van motorrijden

Stand van zaken

De auto- en motorindustrie is druk doende met allerlei technologische innovaties en investeringen gericht op het verbeteren van verkeersveiligheid en mobiliteit in het algemeen. Het meest in het oog springend zijn ontwikkelingen die vallen onder de noemer Intelligent Transportation Systems (ITS). Daarvoor moet hardware en software in auto's en motoren worden ingebouwd. Voor motorrijders kleven aan deze innovaties mogelijk (levens)gevaarlijke risico's wanneer die worden ingevoerd zonder onvoldoende getest te zijn op motorveiligheid. Voorbeelden zijn:

- Sensoren die autobestuurders waarschuwen voor andere verkeersdeelnemers. Het risico is dat automobilisten teveel op die sensoren vertrouwen, minder goed zelf opletten en daardoor een motor over het hoofd zien. Het is trouwens de vraag of motoren door die sensoren wel goed worden opgemerkt.
- Systemen waarbij op basis van drukte en rijsnelheid op de weg van buitenaf ingegrepen kan worden op de snelheid van motorvoertuigen. Zo kan je bijvoorbeeld dan niet meer even 'gassen' om een gevaarlijke situatie te ontwijken of gaat je motor onverwacht op eigen houtje zelf in de ankers.
- Zelfrijdende auto's waarmee nu wordt geëxperimenteerd zijn voor motorrijders een nachtmerrie als er maar enige twijfel is over het tijdig detecteren van en correct reageren op motorfietsen.
- Hacken van motormanagementsystemen zoals bij auto's al is aangetoond zou ook zo maar bij motoren kunnen plaatsvinden wanneer die zijn uitgerust met niet-beveiligde systemen voor online updates van de systeemsoftware - direct of indirect, d.w.z. via navigatieapparatuur die via bluetooth aan het motormanagementsysteem is gekoppeld.

Toekomst

De toepassing van deze ingrijpende technologische ontwikkelingen is veelal een Europese aangelegenheid. FEMA, de organisatie van Europese zusterorganisaties van MAG, heeft daarover periodiek overleg met ACEM, de Europese organisatie van motorfietsfabrikanten. Bovendien onderhoudt FEMA nauw contact met verkeersdeskundigen in het Europese parlement over wat er gaande is en wat de bezorgdheid van motorrijders is. Op die manier is FEMA in de positie ervoor te zorgen dat technologische innovaties geen gevaar vormen voor motorveiligheid. FEMA houdt MAG op de hoogte van wat er speelt. Zo kan MAG de ondersteunende motorclubs en de eigen leden over dit soort toekomstzaken informeren.

Financiële lasten

Stand van zaken

Diverse overheidsmaatregelen bedreigen de betaalbaarheid van motorrijden. MAG is daarop steeds alert en probeert de schade voor motorrijders zoveel mogelijk te beperken. Soms heeft MAG succes, soms niet; dat laatste bijvoorbeeld wanneer overheidsmaatregelen onderdeel zijn van een breed politiek akkoord tussen politieke partijen bij een kabinetsformatie. Voorbeelden van MAG-actie zijn:

- De plannen voor een dure en onnodige motor-APK zijn met succes bestreden. Onnodig omdat nog geen 2% van de motorongevallen te wijten is aan een technisch mankement. Duur omdat de APK via een aparte organisatie zou moeten lopen en niet via de eigen dea-

ler bij een onderhoudsbeurt zou kunnen worden meegenomen zoals bij auto-APK. MAG organiseerde mede een massale protestrit van duizenden motoren vanuit heel Europa naar Brussel en voerde actief lobby naar Nederlandse en Europese parlementariërs.

- De recent ingevoerde belasting op oldtimers tot 40 jaar leidde tot een massaal protest van bezitters van oldtimer auto's en motoren. Hoogtepunt: een landelijke protestrit met duizenden deelnemers naar het Malieveld en het aanbieden van een petitie aan de Tweede Kamer. De nieuwe regeling treft vooral oldtimer auto's hard, maar jaagt ook oldtimer motoren op extra kosten. MAG informeerde clubs en leden over de manier hoe met gebruik van de winterstopregeling de financiële schade beperkt kan worden. MAG reed mee met de landelijke protestrit en steunt de Stichting die nu voor oldtimer auto's vijf proefprocessen tegen de belastingverzwaring voert.
- Motorrijtuigenbelasting is nu ongeveer €20 per jaar is (verschilt enigszins per provincie door verschillen in provinciale opslagen). Ex MAG-voorzitter Nico Perk heeft in het verleden intensief een cijfermatig zeer goed onderbouwde lobby gevoerd tegen belastingverhoging. De landelijke politiek bleek helaas doof voor de argumenten.
- Het stappensysteem voor het A-rijbewijs is een wettelijke regeling gebaseerd op een Europese Richtlijn.
- Invoering van toltarieven bij de Westerscheldetunnel leidde tot een door MAG georganiseerde demonstratie van duizenden motoren voor een eerlijk motorfietsstarief. Het huidige motortarief is 50% van het autotarief.

Toekomst

MAG blijft gericht op voorkomen van lastenverzwaring voor motorfietsen. Bijvoorbeeld:

- Europese APK voor motorfietsen is uitgesteld tot 2022. APKJ ligt dus nog op de loer in afwachting van voldoende veiligheidsmaatregelen van individuele landen; MAG is alert via FEMA.
- Plannen voor verhoging van motorrijtuigenbelasting voor motorfietsen zijn er voor zover bekend op dit moment niet; MAG blijft op zijn hoede via zijn Haagse contacten.
- Alle vier tot nu toe gevoerde proefprocessen tegen de oldtimerbelasting voor auto's zijn verloren door de Stichting Vrijstelling Oldtimer. Mocht alsnog succes worden geboekt, dan zal MAG niet aarzelen om die belasting ook voor oldtimer motoren geschrapt te krijgen.
- MAG neemt deel aan inspanningen van de gezamenlijke motorbranche om het behalen van een volwaardig motorrijbewijs te vereenvoudigen en goedkoper te maken.

Vrijheid van motorrijden

Stand van zaken

Motorrijders worden geregeld geconfronteerd met overheidsmaatregelen die vrijheid van motorrijden beperken. MAG verzet zich tegen ongerechtvaardigde vrijheidsbeperkingen. Voorbeelden:

- Een recente Europese concept-verordening verplicht tot een ingewikkeld systeem van veiligheidseisen aan motorkleding. Er komen certificeringseisen en verschillende veiligheidsniveaus voor verschillende gebruikstoepassingen. Vrijheid om aan te trekken wat je zelf wilt wordt drastisch ingeperkt. MAG steunt de ontwikkeling van veilige kleding maar niet beperking van de vrije kledingkeuze die van verplichte aankoop het gevolg is.
- Europese ideeën om (gele) fluorescerende motorkleding en/of hesjes verplicht te stellen zijn gestuit op groot protest van FEMA namens MAG en zijn Europese zusterorganisaties. Vrijheid van keuze voor de motorrijders staat ook hier voorop. Die gele kledingverplichting is er niet gekomen.

- Geregeld besluiten gemeentes – of dreigen ermee – om wegen voor motorfietsen af te sluiten wanneer zij menen dat er van overlast sprake is. MAG komt dan meteen in actie om afsluiting te voorkomen; recent nog met succes bij de Lekdijk in de gemeente Lopik: die voorgenomen afsluiting ging niet door.

Toekomst

Zodra Europees, nationaal of lokaal maatregelen dreigen die de vrijheid van motorrijden ongerechtvaardigd beperken zal MAG in het geweer komen:

- Zelfstandig als MAG via actie naar de betrokken overheden.
- Samen met andere Nederlandse motororganisaties, bijvoorbeeld in het samenwerkingsverband Motorplatform.
- Europees via het Brusselse kantoor van FEMA.

Beïnvloeding Europese en Nederlandse wet- en regelgeving

MAG liet en laat zijn invloed gelden door op de juiste plekken de juiste contacten te hebben. In Den Haag bij diverse ministeries (zoals Infrastructuur en Milieu) en Tweede Kamer parlementariërs. In Brussel bij de Europese Commissie en leden van het Europees Parlement. Zeer belangrijk is al in een vroeg stadium op de hoogte te zijn van voorgenomen wetgeving om de inhoud en besluitvorming daarover zo gunstig mogelijk te kunnen (bij)sturen. MAG heeft daarvoor zijn eigen persoonlijke contacten in Den Haag en Brussel. Al jaren via beleidsmedewerker Wim Taal en tegenwoordig ook via MAG's nieuwe secretaris Quinten Bertens die tot voor kort persoonlijk medewerker was van een VVD Tweede Kamerlid en nu als trainee werkt bij de VVD-fractie in het Europees Parlement. MAG werkt daarnaast nauw samen met andere organisaties.

De belangrijkste samenwerkingsverbanden zijn:

- Voor Nederland: het Motorplatform, waarin o.a. MAG, KNMV, RAI, BOVAG, ANWB, CBR en VVN elkaar geregeld spreken om samen sterk te staan namens motorrijdend Nederland.

- Voor Europa: FEMA, Federation of European Motorcyclists' Associations, waarbij 20 zusterorganisaties van MAG zijn aangesloten. MAG-lid en oud-bestuurder Dolf Willigers is sinds begin dit jaar FEMA's secretaris-generaal en MAG-beleidsmedewerker Wim Taal is bestuurslid van FEMA.

Voorbeelden van succesvolle beïnvloeding:

Op Europees niveau

- is het gelukt om de motorfietsen APK op de lange baan geschoven te krijgen,
- wordt nu actief geprobeerd regelgeving over verplichte motorkleding in een zo vrij-mogelijke richting te sturen,
- worden de plannen voor invoering van ITS met argusogen gevolgd en bijgestuurd.

In Nederland

- zijn motorvriendelijke vangrails nu standaard,
- zorgt MAG dat wegbeheerders zeer snel gevaarlijke wegsituaties en groen-lichtproblemen oplossen,
- speelt MAG een belangrijke rol bij de totstandkoming van het Actieplan Verbetering Veiligheid Motorrijders (AVVM) van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Op dit moment wordt ook in samenwerking met de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gewerkt aan AVVM II, het vervolg op AVVM I uit 2011.

Tot slot

Het MAG bestuur hoopt met deze reactie te hebben onderstreept hoe effectief MAG in staat is om nationaal en Europees op te komen voor de belangen van Nederlandse motorrijd(st)ers. Dat lukt alleen met voortdurende en groeiende steun van individuele leden en ondersteunende motorclubs. Daarom: hartelijk dank voor de steun tot nu toe en help MAG groeien!