

# L.O.O.T. INFOWIJZER



## FEBRUARI 2023

### INHOUDSOPAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. VANUIT HET L.O.O.T.
7. VERKEERSLICHT HERKENT .....
9. UIT DE CLUBBLADEN
14. TECHNIEK
19. MOTORNIEUWS
29. L.O.O.T. TOERKALENDER

Volgende infowijzer verschijnt maart 2023. Kopij gaarne voor 26 februari naar [infowijzer@loot.nl](mailto:infowijzer@loot.nl)

## Inleiding

Het LOOT is in 1989 opgericht als overkoepelende vereniging van motor toerclubs. Momenteel zijn er 61 motorclubs aangesloten, die op hun beurt ruim 5.000 leden hebben.

Het LOOT stelt zich ten doel:

- \* Het motorrijden in het algemeen te bevorderen;
- \* De samenwerking en communicatie tussen de toerclubs te versterken;

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

- \* De uitgifte van een maandelijkse "Infowijzer", met daarin onder andere de toerkalender, de standen van de toercompetitie en nog veel meer;
- \* Het organiseren van een evenement in het voorjaar (de LOOT Einddag), waarbij de winnaars van de toercompetitie van het afgelopen jaar worden bekend gemaakt;
- \* Het maken en onderhouden van reglementen voor het organiseren en uitzetten van tourritten door de clubs;
- \* Het ondersteunen van de clubs bij promotieactiviteiten door deel te nemen aan beurzen en evenementen

De LOOT clubs wordt dringend verzocht de LOOT infowijzer digitaal onder de eigen leden te verspreiden.



# LANDELIJK OVERLEG ORGAAN TOERCLUBS L.O.O.T.

Opricht 28-11-1989

www.loot.nl

Statutaire vestiging te Zwolle  
[secretariaat@loot.nl](mailto:secretariaat@loot.nl)



Kamer van Koophandel V 40062177

Postbank -rekening ING: NL 38

INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT

## **Het Bestuur**

bestuur@loot.nl

<b>Voorzitter</b>	Martin Molenaar	06-12102606	voorzitter@loot.nl
<b>Secretaris</b>	Karin Hogenbirk	06-14426487	secretariaat@loot.nl
<b>Penningmeester</b>	Melvin Smith	06-10921205	penningmeester@loot.nl
	Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
	Jan Valk	06-51604842	toercommissie@loot.nl
	Erik ten Kate	06-46331160	toercommissie@loot.nl

## **De Coördinatoren**

<b>Social Media</b>	Vacant		
<b>Internet</b>	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
<b>Clubprofielen</b>	Laurens Boersma	06-16402205	clubprofielen@loot.nl
<b>Contact motorbladen</b>	Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
<b>Redactie Infowijzer</b>	Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
<b>Toercompetitie /Toerkalender/Inschrijf-formulieren</b>	Theo Kraaij	06-30542133	toerkalender@loot.nl

## **Adressen**

### **Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten**

Toerkalender Tuinstraat 66 1506 VZ Zaandam 06-30542133 toerkalender@loot.nl

### **Copy infowijzer**

Redactie Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 06-11221966 infowijzer@loot.nl

### **Financiële zaken**

Penningmeester

Jan van der Heydenstraat 101, 3774 BB Kootwijkerbroek 06-10921205 penningmeester@loot.nl

### **Verzending eigen clubblad naar het LOOT (liefst digitaal)**

Clubbladen Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 06-11221966 infowijzer@loot.nl

## Vanuit het Loot

Namens alle bestuursleden wensen we jullie een fantastisch motorjaar toe.

Dit jaar zullen we op 18 maart a.s. de LOOT kampioenshuldiging organiseren. Verdere informatie hierover zal in een los bericht gedeeld worden.

Verder is deze maand de Motorbeurs in Utrecht.

LOOT zal niet met een eigen stand aanwezig zijn op de beurs.

Ondanks geen fysieke aanwezigheid, zullen er wel LOOT flyers zijn.

Het bestuur is momenteel druk bezig om de promotie hiervan te organiseren.

In de eerste infowijzer van dit jaar zou ik ook wederom onze vacante positie voor 'Social Media'

weer onder de aandacht willen brengen. Het bestuur is ervan overtuigd dat promotie via de verschillende platformen de naamsbekendheid van LOOT kan vergroten en dat we hiermee meer clubs kunnen bereiken en deze clubs hopelijk ook kunnen overtuigen van een lidmaatschap.

Uiteraard praten we hiermee niet enkel over de promotie van LOOT maar ook alle activiteiten en clubs die op onze toerkalender staan. Dus ook jullie eigen club!

Mocht je enthousiast geworden zijn over deze positie en heb je hier goede en leuke ideeën bij?

Neem dan contact op met Karin. Haar contactgegevens vind je hierboven terug op pagina 3.

Met vriendelijke groet,

Martin Molenaar

Voorzitter LOOT

# LOOT KAMPIOENSHULDIGING 18 MAART IN TWELLO

Na enkele jaren van afwezigheid, oorzaak algemeen bekend, staat er op 18 maart a.s. weer een kampioenshuldiging op het programma. Die dag worden de clubkampioenen en de kampioenen bij de individuele rijders van de LOOT toercompetitie gehuldigd.

Motorclub DE Megafoon uit Twello is dit jaar de gastheer van deze dag en neemt een groot deel van de organisatie voor haar rekening. Het LOOT is daar uiteraard zeer content mee. Clubs en individuele rijders die hoog geëindigd zijn, ontvangen binnenkort een uitnodiging om deze geheel verzorgde dag met diverse extra's bij te wonen. Uiteraard spreken we de wens uit alle genodigden te kunnen verwelkomen. Deze sfeervolle dag is ook een dag van herkenning en kennismaking en voor velen ook de start van een nieuw toerseizoen.



## **OPROEP VOOR PROMOTIE OP MOTORBEURS**

Het LOOT promoot de komende motorbeurs in Utrecht van 23 t/m 26 februari de toerkalender en daarmee ook de organiserende clubs.

Daarom vragen wij medewerking vanuit onze leden. Wij hebben per dagdeel 2 medewerkers nodig voor het uitdelen/promoten van de LOOT-toerkalender. Lijkt het je leuk hieraan jullie medewerking te verlenen, neem dan contact op met

[secretariaat@loot.nl](mailto:secretariaat@loot.nl)

## Verkeerslicht herkent motorrijder vaak niet, maar daar is een trucje voor

Als motorrijder sta ik geregeld te wachten voor verkeerslichten die mij niet 'herkennen' en mij pas het groene licht geven na twee of drie rondjes groen voor de andere weggebruikers', aldus lezer Erik Matthijsen in de vraag & antwoord-rubriek van de autoredactie van AD.

Hij vervolgt: 'Meestal gebeurt dat nadat er een auto achter mij is komen te staan. Ik vind dat best gek, met al die detectielussen in het wegdek. Met de fiets heb ik daar op de fietspaden geen last van. De lussen herkennen fietsen en anders is er altijd nog het bekende drukknopje. Hoe valt dit op te lossen?'

Autoredacteur Niek Schenk antwoordt: 'Dit is inderdaad een veelvoorkomende irritatie onder motorrijders. Anja Simons, motorrijder van de Verkeersongevallen Analisten van de Verkeerspolitie Rotterdam, heeft in deze vragenrubriek al eens uitgelegd hoe je dat kunt oplossen. Als je met je motorfiets over het kleine driehoekje rijdt in de detectielus, dan wordt jouw motor wél waargenomen door de lus. Op onderstaande foto zie je een dergelijke lus met driehoekjes.'





Detectielus in het wegdek.

Hoofdredacteur Hugo Pinksterboer van de Motorrijdersactiegroep (MAG) voegt hieraan toe: de op de foto getoonde driehoekjes komen lang niet overal in het land voor. Sterker nog: de meeste zichtbare lussen hebben de vorm van een parallellogram. De bij die lussen vaak geadviseerde positie komt wél overeen met wat Anja Simons stelt: in beide gevallen zou je het best langs de (rechter)rand van de lus kunnen gaan staan. Je staat dan op ongeveer een kwart van de breedte van je rijstrook. En dat is de allerbelangrijkste tip, omdat de meeste detectielussen onzichtbaar onder het asfalt liggen. Helaas werkt dat lang niet altijd. De MAG heeft daarom een Meldpunt Rood Licht voor motorrijders.

## UIT DE CLUBBLADEN



### **Carbid knapp'n**

Carbid schieten, eindelijk het mocht weer. Onder voorwaarden dat dan weer wel. De regels voor dit jaar waren:

- Er moet geschoten worden met een bal: Check!
- Schutters moeten minimaal 16 jaar zijn: oeps gaat dit om geestelijke of werkelijke leeftijd? Daar valt over te twisten.
- Er moeten volwassenen zijn voor het toezicht: die waren er volop aanwezig dus ongeveer 30x check!
- De schutter mag niet onder invloed zijn van alcohol of drugs: onmogelijk bij MCNH dus jammer joh!
- Vrij schootsveld van minimaal 75 meter: Met de doelpaal van de voetbal op 5 meter keur ik 'm bijna goed, check!
- Minimaal 75 afstand van woning: het clubhuis is geen woning dus ik keur 'm goed, check!

Och niet gek gedaan dus redelijk volgens de regels, nu die melkbussen nog aan het knallen krijgen. Viel niet mee voor een redelijk nieuw lid waarvan we de naam niet noemen.



Na vele valse knalmeldingen waarbij het hele clubhuis minuten lang met de vingers in de oren zat te wachten op wat sneue plofjes nam “Carbidmeister” John de fakkel over, bij gestaan door Edwin L. Dit resulteerde in piepende oren en serieuze gehoorbeschadigingen. Het betere werk! De oliebollen en biertjes smaakten weer prima en het was gezellig toeven in het Mollenhol.

## **Fileren**

Rechter bevestigt: motorrijders die langs auto’s piepen bij verkeerslicht strafbaar. Iedere motorrijder heeft het op enig moment gedaan: De ruimte tussen stilstaand- of langzaam rijdend verkeer benutten om – met gepaste snelheid – door te kunnen rijden. Maar buiten files op de autosnelweg om is dit gedrag eigenlijk uit den boze. Strafbaar zelfs, zo bleek uit een rechtszaak die onlangs gevoerd werd tegen een motorrijder.

We doen het allemaal wel eens, ook wij van de MCNH: bij het verkeerslicht dat op rood staat even naar voren rollen tussen de stilstaande auto’s door.

De één doet het uit veiligheidsoverwegingen, de ander komt er eerlijk voor uit dat hij/zij gewoon snel weg wil zijn als het licht op groen springt.

Maar ziet een (over)ijverige diender je dit doen, dan kun je toch zomaar eens een boete tegemoetzien. Dat leerden we uit een rechtszaak die onlangs tegen een motorrijder werd gevoerd. Voorsorteerstrook Het voorval gebeurde al in juli van 2019. Op de kruising van de Deltaweg (N256) bij Goes rolde een motorrijder langs de rijen met stilstaand verkeer om vooraan in de rij te kunnen gaan staan bij het verkeerslicht.

Zoals in het verslag van de rechtszaak staat beschreven, deed de motorrijder dat door gebruik te maken van de ruimte links van de rij die stond te wachten om rechtdoor te gaan.

Een politieagent zag het gebeuren en besloot de motorrijder staande te houden en proces verbaal op te maken. De reden: “op een kruispunt niet de richting volgen die de voorsorteerstrook aangeeft.”

Of dat nu gebeurde op de sorteerstrook die bedoeld is voor verkeer dat links afslaat of door tussen de twee stroken voor rechtdoor door te rijden, dat is niet duidelijk op te maken uit het verslag van de rechtszaak.

Maar daar gaat het in deze ook niet zozeer om.

Het interessante aan deze zaak is namelijk dat de rechter jurisprudentie legt wat betreft de filegedragscode die in 1991 is opgesteld door Stichting Motorplatform.

## Gedragscode

Wat (de advocaat van) de motorrijder namelijk aandraagt in de rechtszaak, is dat hij naar voren wilde rijden in de file die voor het verkeerslicht stond. Dit deed hij uitveiligheidsoverwegingen, om niet in de rug gereden te worden door onoplettende bestuurders, geheel volgens de opgestelde gedragsregels voor filerijden. Hoewel de rechter onderschrijft dat de gedragscode inderdaad voorleest dat een motorrijder langzaam tussen een file door mag rijden, zijn er een aantal zaken waardoor deze gedragscode hier niet van toepassing zou zijn. Allereerst is de gedragscode een dringend advies en geen wettelijke regeling. Ten tweede is de code volgens de uitspraak: “alleen bedoeld om toe te passen bij stilstaand of langzaam rijdend verkeer op de Nederlandse snelwegen”. Ten derde oordeelt de rechter dat een rij stilstaand verkeer voor een verkeerslicht niet onder de term ‘file’ gevat kan worden. Als laatste dient de bestuurder van de motorfiets – ook al zou de gedragscode wél van toepassing zijn op deze situatie – op een kruising nog steeds de richting te volgen die de voorsorteerstrook aangeeft, zoals aangegeven in artikel 62 in verbinding met artikel 78, eerste lid, van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990). Onafhankelijk of de motorrijder nu dus over een voorsorteerstrook voor een andere richting naar de voorkant van de rij bij het verkeerslicht is gereden, of tussen de rijen door: de rechter beslist met deze uitspraak dat een dergelijke rij geen file is en dat motorrijders dus daadwerkelijk achteraan moeten aansluiten. De boete die de motorrijder kreeg voor het niet volgen van de aangegeven rijrichting is 240 euro en die blijft onveranderd staan. Doe er je voordeel mee, maar voorlopig vind ik het toch veiliger niet achter aan de file, of een rij bij het verkeerslicht te staan.

Pleerizers en Sløttelbakk’n – MCNH

## **Wintertijd...**

Het is niet zo dat alle winterrijders bikkels zijn. Sommige winterrijders zijn freelancers. Het soort marginalen dat – net als motorrijders vroeger deden – motort omdat er domweg niet genoeg geld is voor een auto.

Even ter herinnering: een motorfiets was een voertuig voor sukkelaars zonder geld voor een auto. En zo’n trendy ding als een zijspan was iets voor dezelfde soort sukkels, maar dan van het soort dat een geliefde had die slordig met de dagen op haar kalender was.

Even daar gelaten dat motorrijden veel leuker is dan auto debiliseren. Maar toch... Die kou... Die kou is tot een graad of min vijf goed te doen. Motorkleding is zoveel beter geworden de laatste decennia. Mijn Husky thermo overall is als de gedroomde woonplaats van elke dakloze. En verwarmde handschoenen schijnen nog beter te zijn dan verwarmde handvatten. Maar de elektrische handschoenen invoerder die ik sprak was zo arrogant dat ik eerder aan een elektrische stoel ging denken. Mijn laarzen hebben Thermo inlegdingvesten van de Action gekregen. In praktijk is het rijden tot -5 dus goed te doen. Als de afstanden niet te lang worden. En slechts met dubbelgespiede verlichting en anabole claxons. Na 65 kilometer bij die -5 heb ik het reactievermogen van een recentelijk overledene. Als in: "Wat is er gebeurd?" in plaats van: "Wat gaat er gebeuren?" Uit ervaring weet ik hoe verwarrend dat soort gesprekken worden kan wanneer de vraag gesteld wordt aan een ambulancebroeder die bezorgd over je heen gebogen staat. Maar toch: Winters vallen wel mee. Sneeuw ook. En wanneer je dan de driewieler pakt om uit te waaien? Feest! 14 Als het sneeuwt, écht sneeuwt, dan bellen we elkaar. En zo stonden er weer vier zijspannen startklaar op de Veluwe, waarvan we over 5 jaar zullen vertellen dat er anderhalf, twee meter sneeuw lag. Een Guzzi met Hollandia bak. De BMW GS met Heelerspan stond arrogant met nuffig omhooggetrokken spatborden boven de noppenbanden naast de Ural en de Dnepr. Die Russen overschreeuwden hun gedateerdheid met Echte Spijkerbanden die in Polen op een onduidelijke beurs gescoord waren. De Dnepr met zijn aangedreven zijspanwiel maakte daarmee een hels lawaai over het wegdek. De eigenaar meldde blij dat hij nu eindelijk zijn kleppen niet meer hoorde. We draafden dapper door de zuiverste Disneylandschappen. De BMW combinatie moest twee keer uit de berm en een keer uit een greppel worden getrokken. De oranje polipropyleen sleepkabel contrasteerde mooi tegen de sneeuw. Tijdens de trekactie knalden de spijkers bozig uit het rubber en zoemden nijdig weg. De olie die gestaag uit de zijspanwielaandrijving lekte, contrasteerde ook prettig. Erfhonden blaften vriendelijk. Door de verse sneeuw pionierende tweevoeters zwaaiden onder de indruk van ons vertederende heldendom. De zijspanwielaandrijving ging stuk en werd losgekoppeld. Bevroren vingers bleken minder pijnlijk dan koude handen. Door de kou op de blaas weten we nu het antwoord op de vraag "Bestaat er gele sneeuw?". Ongelooflijk hoe lang het duurt voordat je je kleinste vriend achter alle kledinglagen hebt weggelokt trouwens. Na een stop in het bijna geheel onder gletsjers verdwenen Garderen wankelden we vol hete chocomel en dubbele croques naar buiten. Daar zette een duidelijk Oma/Opa koppel net een kleinkind op de Dnepr.

Pubers en adolescenten die dat doen worden getuchtigd. Kleinkinderen komen er mee weg. De Oma bleek van huis uit ook Russisch te zijn. Ukrains. "Ach, u komt ook uit Rusland. Dat is leuk. Kent u Andrey Ruban uit Cherkassy?" Veel chocomel drinken maakt wat flauw. Andrey – Andrew – is een oude bekende. Hij handelt sinds de instorting van het communisme in voormalige Staatsgeheimen. Google hem maar. De Oma sloeg haar handen voor haar indrukwekkende boezem in elkaar. Ze sprak met het accent van een meisje dat in een James Bondfilm een Russische spionne moest spelen. "Ja, natuurlijk ken ik Andrey, hij is de jongste zoon van mijn oudste zuster! Hij heeft ook motorfietsen! Hij woont dertig kilometer bij mijn zus vandaan." En dan valt je de mond los daar in Garderen. Dertig kilometer is niet veel wanneer je een gokje doet op zo'n schaal. We gingen maar weer naar binnen. Bijpraten met onze nieuwe Oma. En als we een keer in de buurt zijn van Oma Irina's zus, dan hebben we er een slaapplek. Geen probleem. Maar we wachten eerst even hoe de oorlog verloopt.

Dolf Peeter

*Twee sneeuwvlokken komen elkaar in de lucht tegen. Vraagt de één aan de ander: "Waar ga jij heen?" "Ik ga naar Oostenrijk, een feestje bouwen! En jij?" "Ik ga naar Nederland, paniek zaaien!"*

*Op de kermis staat een krachtpatser die een citroen helemaal uitknijpt. Er wordt een beloning uitgeloofd voor degene die er nog een druppel uitkrijgt. Allerlei sterke mannen knijpen in de citroen zo hard als zij kunnen, maar er komt geen druppel meer uit. Dan komt er een miezerig mannetje naar voren. Hij knijpt een hele straal sap uit de citroen. Verbaasd vraagt de krachtpatser of het mannetje aan krachttraining doet. "Nee hoor", zegt het mannetje, "ik ben belastingambtenaar."*

## Techniek: hoe werkt een elektromotor?

Elektrische motoren zijn de toekomst, dat weten we ondertussen allemaal. Maar hoe werken die dingen eigenlijk? Wat moet er allemaal gebeuren opdat de stroom uit het stopcontact kan worden omgezet naar tractie op het achterwiel? Wat komt daar allemaal bij kijken? We trokken naar het Europese hoofdkantoor van Zero Motorcycles in Noord-Scharwoude en werden twee uur lang in een elektrisch bad gedompeld, met als badmeester Pepijn Kostelijk. Dag Pepijn. Stel jezelf eens voor. Pepijn Kostelijk: 'Ik ben de Tech trainer van Zero Motorcycles en werk er ondertussen tien jaar.

Zelf ben ik een enorme liefhebber van techniek en dus ook van verbrandingsmotoren. Een van mijn uitdagingen bij Zero is om de monteurs, die gewend zijn om aan carburateurs of injectiesystemen te werken, om te vormen naar het elektrische verhaal. Dat is niet alleen technisch een hele ommezwaai, maar daar komt ook een stuk extra veiligheid bij kijken omdat het hoogspanningsmachines zijn.' Laten we beginnen bij het begin. Hoe vergelijk je benzine met elektriciteit? 'In een benzinetank van 60 liter zit 60 liter aan benzine. In een batterij van bijvoorbeeld 12 kWh zit 12 kW oftewel 12.000 Watt. Eén liter benzine staat gelijk aan ongeveer 8,9 kWh energie. Met een motorfiets kun je met één liter benzine ongeveer 25 kilometer rijden. In de Zero SR zit een nominale of bruikbare energie van 12,6 kWh. Als we dat omrekenen naar benzine kom je uit op 1,4 liter, waarmee je op de SR dus gemiddeld 140 kilometer kunt doen. Dat is een enorm verschil.'

Kunnen we daaruit concluderen dat een elektrische motor veel efficiënter met elektriciteit omgaat dan een benzinemotor met brandstof? 'Een benzinemotor zet ongeveer 35 procent van de opgebouwde energie om in tractie, de rest is vooral warmte die verloren gaat. Al 120 jaar zijn er iedere dag duizenden ingenieurs bezig om die efficiëntie beter te maken, maar dat lukt blijkbaar niet. Het maximale is daarin bereikt. Bij een elektromotor is de efficiëntie tachtig procent, met nog wat rek. Die resterende twintig procent gaat naar magnetisatieverlies van de koperen spoel, warmte en een beetje wrijving. De meeste winst die geboekt kan worden zit in de batterijtechnologie, maar dat is kijken wat de toekomst brengt.

Het zal in ieder geval kleiner, krachtiger en betaalbaarder worden, of het nu lithium-ion is, solid state of een ander materiaal.' Geen V4 of zes-in-lijn, wel een ronde elektromotor. Let op de verticale koelribben. Zuigers in verbrandingsmotoren; ronde uitgeholde rotor in elektrische motoren.

Het Zero 14,4 kWh-pakket weegt ongeveer 80 kg. Dus de batterijen zijn momenteel te groot, te zwaar en te duur? 'Het is de grootste kostenpost van een elektrische motorfiets. Een 14,4 kWh-pakket weegt ongeveer 80 kg. Aan dat gewicht kunnen we helaas niets doen. Het liefst nemen we de dubbele capaciteit mee aan boord, maar vanwege de vele extra kilo's gaat dat niet. Iedereen droomt van een batterij die de helft weegt, het dubbele aan kracht levert en de helft kost. Met de huidige betaalbare technologie zitten we nu op het maximum. We kunnen de motoren nog meer vermogen geven, maar daar vraagt bijna niemand naar. Het hangt dus af van de batterijtechnologie, net zoals bij de andere merken.' Hoe zit zo'n batterijpakket in elkaar? 'Het bestaat uit allemaal lithium-ion cellen die in serie zijn verbonden. Eén zo'n cel levert ongeveer 3,7 Volt. We gebruiken er 28, dus krijgen we een nominale spanning van 102 Volt DC. Boven de 60 Volt is het hoog voltage, vandaar dat de kabels oranje moeten zijn en dat de motor volhangt met "warning"-stickers. Bij Zero raden we altijd aan om zo weinig mogelijk stress op de batterij te zetten. Dus niet heel hoog opladen en aan een hoge lading laten staan gedurende lange tijd. Vergelijk het met heel hard inademen en die lucht in je longen proberen te houden. Dat is niet aangenaam. Hetzelfde geldt voor de batterijcellen.

Idem met een hele lage lading. Je probeert altijd de batterij in een bepaalde range te houden, dan blijft die het langst goed. Batterijen van een smartphone blijven maar een paar jaar goed, omdat die continu worden over- en ondergeladen om de hele dag te kunnen bellen, surfen, gamen, navigeren... Zou je je smartphone altijd maar laden tot tachtig procent en bij dertig procent weer opladen, dan zal je zien dat die veel langer mee zal gaan. Bij Zero gebruiken we eenzelfde principe door de batterijen nooit te stressen. Hoge temperaturen van boven de 50 graden zijn ook niet goed, want ook dan treedt er versnelde batterijdegradatie op.' Tijdens een hete zomerdag moet je je elektrische motor dus niet in de volle zon zetten? 'Je moet dan 80 kg aan batterijen opwarmen, dus haal je die te hoge temperaturen niet. Het kan met andere woorden geen kwaad. Er zitten ook verticale koelribben op het pakket, zodat de gegenereerde warmte tijdens het opladen kan verdwijnen. Op vooral oudere benzinemotoren zie je horizontale koelribben omdat die in de richting van de rijwind staan.

Wij doen het dus andersom, omdat de meeste warmte wordt gecreëerd tijdens het opladen.’ Stevig bankje, want de elektromotor (links) pak je niet zomaar met één hand op.

Wat gebeurt er als we het contact aanzetten en willen gaan rijden? ‘Vergelijk het met een lichtknop. Als je die aan zet, heb je meteen honderd procent licht, maar met een dimmer – of gashendel – kun je die lichtsterkte – of dat vermogen – controleren. Om dat vermogen in tractie op het achterwiel om te zetten, nemen we de stroom uit de batterij en gaat die naar de motorcontroller, waar het signaal van het gashendel binnenkomt. De industriestandaard en wat wij dus ook gebruiken is een driefasen motor. Die bestaat uit koperen spoelen. Door daar stroom op te zetten creëer je een elektromagnetisch veld. In de rotor zitten permanente magneten die duizenden keren per seconde worden aangetrokken en weggeduwd, waardoor je een roterende beweging krijgt. Die beweging wordt overgebracht naar de riem en via die weg naar het wiel. Een leuk weetje van een elektromotor is dat je er in theorie even snel vooruit als achteruit mee zou kunnen rijden, maar dat wordt uiteraard verhinderd door de motor in de juiste richting te laten draaien. Bij het remmen gaat de motor geen energie vragen, maar wel teruggeven. Dat kun je het best vergelijken met een dynamo op je oude fiets. Via de drie fasen wordt die kracht omgezet in gelijkstroom en stroomt zo weer het batterijpakket in.

Met processoren kan er dan gegoocheld worden hoeveel remkracht/stroom er opgewekt wordt. Zo kunnen we technisch gezien het achterwiel laten blokkeren bij regeneratie. Maar dat wil je niet, dus zoek je een mooie curve die aangenaam is om te rijden. Idem met verschillende rij modi die dankzij de processor kunnen worden aangestuurd.’ Dus de snelheid van de rotor bepaalt de draaisnelheid van het achterwiel? Want er is geen versnellingsbak. ‘Juist. Door middel van de rotordiameter wijder of smaller te maken kun je er meer vermogen uit halen. Leuk om te weten is dat de meeste elektrische motoren riemen gebruiken voor de aandrijving. Dat is voornamelijk omdat een riem onderhoudsvrij is, maar ook omdat een ketting onnoemelijk veel lawaai maakt. Dat hoor je niet op een benzinemotor, maar wel heel duidelijk op een stille elektrische motor. Nu we het toch over onderhoud hebben: dat is op een elektrische motor ook een heel ander verhaal dan we gewend zijn. Het motorblok kan onmogelijk stuk gereden worden, omdat de elektronica dat belemmert.

Er zitten echter wel nog altijd mechanische remmen op, dus remblokken dienen vervangen te worden. De rubberen aandrijfriem heeft afstelling nodig. Remvloeistof, balhoofdlagers en wiellagers moeten nagekeken en vervangen worden na verloop van tijd. Het batterijpakket heeft in principe geen onderhoud nodig. Firmware updates zijn wel aan te raden, want daar worden steeds kleine fouten uitgehaald of manieren om de rijbeleving nog beter te maken. Ook laadprocessen en -protocollen worden continu verbeterd. Ieder jaar raden we aan om de machine te laten kalibreren bij de dealer, zodat alles perfect op elkaar staat afgesteld. Ook eenvoudige dingen als de banden op spanning houden is nodig. Ooit kregen we een klacht van iemand die meldde dat zijn Zero de beloofde range niet haalde. Bleek dat hij op bijna platte banden aan het rondrijden was...’ Enige mechanische sympathie is dus nog nodig. Hoe zit dat met warm rijden? Warm rijden op een elektrische motor hoeft niet. Er is geen smering of olie die op temperatuur moet komen, zoals bij een benzinemotor. De kogellagers hebben ook geen opwarming nodig. Als het koud is, zal de batterij wel een beetje minder vermogen leveren, maar dat is na korte tijd weer normaal. Voor koude landen, zoals bijvoorbeeld Noorwegen, zit er wel een extra 12Voltbatterij als verwarmingselement op om door de eerste koude te prikken en de tractiebatterij tot leven te wekken.’ Hoe zit het eigenlijk met oplaadtijden, want daar vrezen de meeste motorrijders voor? ‘Alles hangt af van hoe er geladen kan worden. Aan het stopcontact bij je thuis gaat het langzamer dan aan een driefasen laadpaal. Oplaadtijden moet je dus steeds met een korreltje zout nemen. Mensen staren zich meestal blind op de nul naar honderd procent oplaadtijd, maar in de praktijk gebeurt dat zelden. Veel interessanter is de twintig naar tachtig procent oplaadtijd. Daar zit ook de “sweet spot” van de batterij, omdat het laden tussen die twee waarden razendsnel gaat. Dat heeft alles te maken met de chemische samenstelling van de batterij. Dan reken je dus niet meer in bijvoorbeeld vier uur laden van nul naar honderd, maar wel in twintig minuten van twintig naar tachtig. Het zijn vooral de laatste procenten boven de tachtig die het langst duren. Het mooie aan de elektrische motoren van Zero is dat je ze kunt upgraden met een extra batterijpakket of een snellader. Op die manier kun je dus verder rijden op één lading, of net sneller laden als je bijvoorbeeld een rit naar het buitenland plant. Die upgrades zijn altijd beschikbaar, dus ook als je de motor al een jaar hebt.



We moeten de motoren dus eigenlijk afstellen om de kracht zo vloeiend mogelijk vrij te laten. Vergelijken we dat met benzinemotoren, dan gebeurt daar het omgekeerde. Die worden helemaal geknepen om aan de emissie eisen te voldoen.' Sexy is het batterijpakket niet, efficiënt daarentegen wel.



Zo ziet 74 pk eruit.

De interne computer met aansluiting voor de driefasen kabels. Is de productie van elektrische motoren een stuk makkelijker dan benzinemotoren? 'Een elektrische motor in elkaar steken is in theorie niet zo heel moeilijk, omdat het vrij simpele onderdelen zijn en de techniek relatief eenvoudig is. De software om alles samen te laten werken is wel een hele uitdaging, net als de homologatie en het voldoen aan alle veiligheidseisen. Zo gelden er speciale wetgevingen om het enorme magnetische veld wat zo'n elektromotor opwekt te temperen, zodat bijvoorbeeld mensen met een pacemaker ook kunnen rijden. Zo worden er speciale tests gedaan in containers om te kijken hoeveel straling er uit een elektrische motor komt. Dat gaat heel ver. Vergelijk het met benzinemotoren die moeten voldoen aan allerlei uitstootnormen.

Bron: MotorNL

## MOTORNIEUWS



### **MOTORBEURS UTRECHT 2023: WE MOGEN WEER!**

Al meer dan 35 jaar is MOTORbeurs Utrecht hét trefpunt voor motorliefhebbers. Afgelopen twee jaar gooide corona roet in het eten en kon het grootste motorevenement van Nederland niet doorgaan. Inmiddels zijn de voorbereidingen voor editie 2023 in volle gang. De ticketverkoop is gestart en aan de reeds verkochte aantallen is duidelijk te zien dat motorrijders er weer zin in hebben en het evenement hebben gemist! Van donderdag 23 t/m zondag 26 februari 2023 staat Jaarbeurs Utrecht weer helemaal in het teken van het aankomend motorseizoen.

Tijdens MOTORbeurs Utrecht ligt de focus op de totale motorbeleving. Bezoekers kunnen hun hart ophalen aan alles wat met motorrijden te maken heeft. Naast vraag en aanbod van motoren, gerelateerde producten, diensten en locaties zijn er ook workshops, activiteiten, demonstraties en hangt er een gezellige sfeer op de uitnodigende terrassen.

De bezoekers lopen als het ware hun volgende motoravontuur tegemoet en laten zich van A tot Z inspireren door een unieke mix van motoren en artikelen in alle soorten en maten. De grote vraag aan de bezoeker is: Wat ga jij dit seizoen met je motor doen?

### 5 thema's

Om nog beter aan te sluiten bij de behoeften en verwachtingen van de verschillende doelgroepen, zijn er vijf thema's ontwikkeld die op komende editie van MOTORbeurs Utrecht, naast reguliere merken en dealer stands, hun eigen plek innemen. Binnen een thema versterken horeca, activiteiten en exposanten elkaar.

#### Explore – kilometers maken, in binnen- of buitenland, on- of offroad

Een motor geeft een ultiem gevoel van vrijheid. Dit thema richt zich op alles wat komt kijken bij het maken van kilometers, van een mooie toertocht tot een wereldreis. Wat heb je nodig om met de motor op pad te gaan? Welke skills wil je onder de knie krijgen? Bezoekers vinden hier een breed scala aan reispactijen, trainingen, gehoorbescherming, navigatiesystemen, bagageoplossingen, drones en meer.

#### Community – samen motorrijden

Motorrijden is iets sociaals. Dit zie je terug bij de vele clubs en initiatieven, met als gemene deler de liefde voor de motor, een merk of model. Binnen het thema Community vinden bezoekers motorclubs, motorrijders die zich gezamenlijk inzetten voor goede doelen, (belangen)verenigingen, actiegroepen, stichtingen, single motorrijders op zoek naar liefde, motormeiden die naast stoer ook gewoon lekker vrouwendingen willen delen, motorrijders met een bepaalde geloofsovertuiging en meer. Op MOTORbeurs Utrecht zoeken ze elkaar op om gezellig bij te kletsen en nieuwe motorrijders te ontmoeten die zich ook aan willen sluiten bij gelijkgestemden.

#### Customizing – build your own: jouw motor, jouw stijl

Over smaak valt te twisten! Naast de voorkeur voor merk, model of type is er ook vaak een uitgesproken mening over uiterlijke kenmerken. Binnen het thema Customizing vinden bezoekers van MOTORbeurs Utrecht ook in 2023 aanbieders te over van accessoires om hun motor te verfraaien. Daarnaast kenmerkt het thema zich door vakmanschap, zoals special paint, pinstriping en buddyseat overtrekken, maar ook unieke motoren waar al deze kunsten in samenkomen.

### Performance – waar sportieve prestaties tellen

Snelheidsduivel of adrenalinejunkie? Dan is Performance dé plek om te zijn. MOTORbeurs Utrecht 2023 neemt in samenwerking met TT Circuit Assen een voorproefje op het sportieve seizoen en laat hier elke bezoeker zijn of haar skills virtueel testen. Verder kunnen bezoekers er terecht voor het verbeteren van hun rijvaardigheid en het optimaliseren van hun motor.

### eMobility, innovatie & duurzaamheid

Er komen steeds meer elektrische merken op de markt en ook de gevestigde namen introduceren elektrische modellen. Daarnaast ook aandacht voor andere ontwikkelingen, zoals lichte en oersterke kuipdelen gemaakt van milieuvriendelijk materiaal of een speciale bandencompound waar geen bandenwarmers meer voor nodig zijn.

### Waar koop je je tickets voor MOTORbeurs Utrecht 2023?

Bestel nú je tickets online met korting: [motorbeursutrecht.nl/tickets](https://motorbeursutrecht.nl/tickets)

## **OVERZICHT: HOGERE VERKEERSBOETES VOOR MOTORRIJDERS IN 2023**

Het ministerie van veiligheid en justitie heeft een wetsvoorstel ingediend, waardoor de bekeuringen voor verkeersovertredingen in 2023 met 8,6 procent stijgen. Het is gebruikelijk dat verkeersboetes met de inflatie mee stijgen en dat een voorstel daartoe door de politiek altijd wordt goedgekeurd. Ook nu de inflatie extreem hoog is, lijkt dit slechts een ‘hamerstuk’. Een woordvoerder van het ministerie kwam daarover tegen BN De Stem met het standaardverhaal aan: “Zolang je je aan de regels houdt, hoef je de kosten ook niet te maken”. Het Ministerie van Justitie en Veiligheid liet daarnaast aan de Tweede Kamer weten dat “indien de Wahv-boetes niet worden geïndexeerd met de consumentenprijsindex van juni (8,6%) dit naar schatting 65 à 73 miljoen euro per jaar aan boeteopbrengsten scheelt.”

Dit betekent dat een aantal bekende boetes straks flink omhoog gaan, ook voor motorrijders die de verkeersregels overtreden. Zoals elk jaar gaat het daarbij voornamelijk over snelheidsovertredingen, die maakten in 2021 namelijk nog 83% van alle bekeuringen uit. U vindt de voor 2023 in de tabel onderaan dit artikel.

Het Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) int de boetes voor overtredingen en rekent daarvoor ook nog eens € 9 administratiekosten per bekeuring, dat bedrag komt dan bovenop de genoemde bedragen.

Het goede nieuws: van alle bekeuringen waren er in 2021 overigens minder dan 1 procent maar voor motorrijders!

### **Boetes voor motorrijders**

Verder zijn er nog de andere verkeersboetes, die op motorrijders van toepassing zijn. Zo kost door rood licht rijden straks 280 euro (was 250), door de berm of over het trottoir rijden 160 euro, stilstaan op de vluchtstrook zonder noodgeval (soms bij een lege tank) 280 euro en stilstaan op het trottoir (ook: parkeren) 110 euro. Verder is er “onnodig geluid maken”, wat ook gebruikt wordt voor ‘stoer’ gasgeven bij het verkeerslicht, wat 280 euro kost. Je knipperlicht vergeten kost 110 euro, er geen hebben trouwens ook. Een niet zichtbare kentekenplaat kost 160 euro.

### **Bellen en navigeren: ook voor motorrijders**

Wat motorrijders vanaf hun positie extra goed kunnen zien, is dat bijna alle bestuurders van auto's onderweg iets met een telefoon doen. Dat gaat volgend jaar van 250 naar 380 euro per keer, waarbij het goed is te weten dat het niet puur om bellen gaat, maar over *“als bestuurder van een voertuig tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking vasthouden”*. Die tekst kan met een telefoon navigerende motorrijders ook nog wel eens opbreken...

### **Geluid nauwelijks uit**

Opvallend is verder een al veel langer bestaande feitenlijst met geluidswaarden, die niet bij veel motorrijders bekend zal zijn. Die geldt voor motorfietsen waarvan geen geluidswaarde op het kentekenbewijs staat, wat meestal over oude motoren gaat. De vermelde toegestane waarden zijn: voor 80 cc = 91 dB(A), voor 125 cc = 92 dB(A), voor 350 cc = 95 dB(A), voor 500 cc = 97 dB(A), voor 750 cc = 100 dB(A), voor 1000 cc = 103 dB(A) en voor >1000 cc = 106 dB(A). Overschrijding met meer dan 2 dB(A) kost 320 euro. Een lekke uitlaat kost dan ook weer 320 euro, maar als hij los zit 160, terwijl een defecte claxon de staat 110 euro oplevert. Ondanks al het gedoe over motorgeluid valt ook hier de wel mee: in 2021 deelde politieagenten maar 382 bekeuringen uit voor het ‘overschrijden van het toegestane geluidsniveau door een voertuig’.

## Zijspan + aanhangwagens = verboden

In het feitenboekje voor 2023 staan voor motorrijders ook een paar antieke strafbare feiten genoemd. Zo blijft het verboden te rijden als “met de motorfiets met onberemde zijspanwagens een aanhangwagen wordt voortbewogen”. Tegelijkertijd motorrijden met een zijspan en aanhangwagens is wel goed voor een boete van 280 euro...

## Overzicht boetes snelheidsovertredingen motorrijders 2023

Km/u te hard Stad Werkz. Buiten stad Werkz. Snelweg Werkz.

4	€ 32	€ 53	€ 28	€ 43	€ 24	€ 31
5	€ 39	€ 63	€ 36	€ 52	€ 29	€ 39
6	€ 48	€ 73	€ 43	€ 62	€ 35	€ 48
7	€ 56	€ 85	€ 51	€ 72	€ 42	€ 58
8	€ 63	€ 98	€ 58	€ 83	€ 48	€ 66
9	€ 72	€ 110	€ 68	€ 92	€ 55	€ 76
10	€ 82	€ 121	€ 77	€ 103	€ 72	€ 99
11	€ 110	€ 154	€ 104	€ 130	€ 99	€ 128
12	€ 120	€ 166	€ 115	€ 144	€ 108	€ 140
13	€ 133	€ 181	€ 126	€ 158	€ 116	€ 151
14	€ 143	€ 196	€ 136	€ 170	€ 126	€ 164
15	€ 154	€ 211	€ 148	€ 182	€ 136	€ 175
16	€ 165	€ 226	€ 158	€ 199	€ 146	€ 189
17	€ 177	€ 242	€ 169	€ 214	€ 159	€ 204
18	€ 191	€ 258	€ 180	€ 229	€ 171	€ 219
19	€ 204	€ 276	€ 195	€ 243	€ 182	€ 233
20	€ 219	€ 293	€ 209	€ 258	€ 196	€ 248
21	€ 233	€ 312	€ 221	€ 276	€ 210	€ 265
22	€ 248	€ 331	€ 235	€ 293	€ 221	€ 280
23	€ 265	€ 349	€ 248	€ 311	€ 235	€ 296
24	€ 278	€ 369	€ 265	€ 327	€ 248	€ 312
25	€ 296	€ 390	€ 280	€ 347	€ 261	€ 332
26	€ 312	€ 413	€ 296	€ 365	€ 276	€ 349
27	€ 332	€ 435	€ 311	€ 383	€ 289	€ 367
28	€ 348	€ 450	€ 327	€ 404	€ 301	€ 387
29	€ 365	€ 450	€ 347	€ 424	€ 317	€ 404
30	€ 383		€ 364	€ 444	€ 334	€ 424
31						€ 350
32						€ 367
33						€ 383
34						€ 402

<b>35</b>	€ 419
<b>36</b>	€ 436
<b>37</b>	€ 450
<b>38</b>	€ 450
<b>39</b>	€ 450

### **Oostenrijk gaat auto's van snelheidsduivels in beslag nemen**

De maximumsnelheid op de landelijke wegen in Oostenrijk bedraagt 130 kilometer per uur (km/u). De Oostenrijkse regering heeft plannen aangekondigd om auto's in beslag te nemen van mensen die zich schuldig maken aan extreem hard rijden.

Oostenrijk gaat auto's van snelheidsduivels in beslag nemen

Oostenrijk gaat auto's van snelheidsduivels in beslag nemen

© Aangeboden door Business AM

In het nieuws: Volgens Leonore Gewessler, de Oostenrijkse minister van Transport, "kan wie geen auto heeft, niet langer snel rijden".

"Extreme snelheid is levensgevaarlijk voor alle andere mensen op de weg. De auto wordt een oncontroleerbaar wapen en een gevaar voor volkomen onschuldige mensen."

Wie de snelheidslimiet met minstens 60 kilometer per uur in de stad of met 70 km/u op het platteland overschrijdt, moet twee weken zijn voertuig inleveren. Bij herhaalde inbreuken op de snelheidsregels kan het voertuig in beslag genomen worden en openbaar worden geveild.

Maar niet echt nieuw: Vergelijkbare maatregelen, die gericht zijn op het aanpakken van straatracers, gelden reeds in de buurlanden Zwitserland en Italië.

"Net omdat het voertuig in beslag wordt genomen is deze maatregel zo succesvol in andere landen, omdat hij raakt waar hij pijn doet", aldus Gewessler.

In Duitsland kunnen auto's enkel in beslag worden genomen bij bewijs van deelname aan illegale autoraces.

## WERELDWIJDE VERKOOP ENERGICA STIJGT MET 52 PROCENT

Energica heeft een zeer goed 2022 achter de rug. De Italiaanse fabrikant van elektrische motorfietsen draaide een winstmarge van 67 procent. Daarnaast is het zo dat de wereldwijde verkoop van Energica stijgt met 53 procent in 2022. Volgens Energica zelf, heeft dit met name te maken met het dealer netwerk dat flink groter is geworden.

Livia Cevolini, CEO van de Energica Motor Company:

*“Dankzij het geweldige werk en de aanzienlijke investeringen die zijn gedaan met de steun van onze hoofdaandeelhouder Ideanomics – essentieel voor onze ontwikkeling – bevestigen de schattingen voor 2022 dat Energica tot de marktleiders van de EV-markt behoort.*

*Deze aanzienlijke stijging werd bereikt dankzij de geweldige feedback die we in de eerste helft van het jaar ontvingen met de lancering van het nieuwe model de Energica Experia. 's werelds eerste speciaal gebouwde elektrische toerfiets, die de regels van elektrische mobiliteit op twee wielen herschrijft.*

*Ons aanbod van voertuigen wordt zowel door onze klanten als door andere bedrijven erkend als de beste op het gebied van betrouwbaarheid, daardoor zij wij het product om te “verslaan” voor onze concurrenten. Het team van Energica heeft unieke kennis op het gebied van uiterst complexe elektrische autotechniek, waardoor alle hoogspanningsaccu-engineering in eigen huis kan worden uitgevoerd. Software, firmware, hardware en design worden ook in eigen huis uitgevoerd. Dit zijn precies de redenen waarom eigenaren van Energica voor onze producten kiezen en waarom andere EV-bedrijven op ons vertrouwen voor hun innovatieve projecten via Energica inside”*

### Dealernetwerk 2022

Volgens Energica is het juist ook door het uitbreiden van het dealernetwerk, dat de verkopen over 2022 zo zijn gestegen. Zo steeg het aantal dealers in de Verenigde Staten van 11 naar 25. Wat eveneens zorgde voor een verkoopstijging van 100 procent. In de Aziatische-Pasifische regio (waar Japan en Australia onder vallen), steeg het aantal dealers met 33 naar 107 stuks. In totaal heeft Energica nu 135 dealers wereldwijd, met plannen om dit in 2023 verder uit te breiden. Wereldwijd lijkt het dealernetwerk dan ook redelijk uitgesmeerd, des te opvallender dat juist Nederland al vier Energica dealers heeft verspreid over het land in Amsterdam, Leusden, Oirschot en Groningen. Over de exacte verkoopaantallen brengt Energica echter niets naar buiten. Wel geeft het Italiaanse bedrijf aan dat er 88 motorfietsen zijn verkocht aan de Indonesische Nationale Politie.



Volgens Energica heeft dit ertoe geleid dat er ook interesse is in andere landen om Energica motoren in te zetten als politie motor.

In Nederland blijven elektrische motorfietsen echter een marge product, in tegenstelling tot elektrische auto's. In 2021 stagneerde de verkoop van elektrische motorfietsen namelijk al. De vraag is wel wat het nieuwe belastingvoordeel voor elektrische motorfietsen in Nederland invloed gaat hebben op de markt.

### Plannen 2023

Wereldwijd stijgt de vraag naar Energica dus echter flink. Voor aankomend jaar heeft Energica dan het personeelsbestand ook uitgebreid met 44 procent. Naast motorfietsen heeft de Energica Motor Company ook andere ondernemingen, waaronder Energica Inside. Een adviesbureau voor elektrische mobiliteit. Zij gaan de samenwerking aan Solectrac, een Amerikaanse fabrikant van elektrische landbouwvoertuigen. Daarnaast wordt is het vanaf 1 januari mogelijk de garantie op het accupakket, toch één van de grootste zorgen bij consumenten, te verlengen met 5 jaar.

### **4e Rijbewijsrichtlijn: digitaal rijbewijs en 4,25 ton rijden met een B-rijbewijs**

De Europese Commissie wil in 2023 een nieuwe rijbewijsrichtlijn invoeren. Belangrijke doelen daarvan zijn het digitaliseren van het rijbewijs, het toelaten van 18-jarigen op de vrachtwagen in de hele EU en het verhogen van het maximale voertuiggewicht met een B-rijbewijs tot 4,25 ton. Dat meldt de ADAC, dat enkele van de belangrijkste nieuwtjes op een rijtje zet. De Europese Commissie streeft naar eenheid in Europa en wil daarom de huidige derde rijbewijsrichtlijn herzien. De vierde rijbewijsrichtlijn die daaruit voortkomt, zal dit jaar worden verstrekt, maar nog wel moeten worden omgezet naar nationaal recht. Het maximale gewicht dat je voertuig mag wegen met rijbewijs B wordt verhoogd van 3,5 ton naar 4,25 ton. Dit geldt dan in Nederland niet meer alleen als uitzondering voor elektrische bestelauto's. De ophoging van het maximale gewicht moet vooral camperbestuurders helpen, hun voertuig is beladen vaak zwaarder dan 3,5 ton. Met de vierde rijbewijsrichtlijn krijgt ook het digitale rijbewijs een tweede kans: het is de bedoeling dat de bijbehorende app op de smartphone volstaat bij een politiecontrole of autoverhuur. Er is ook een QR-code gepland voor op de rijbewijzen in plaats van de huidige chip om de kaart fraudebestendiger te maken. In Duitsland is het mogelijk om het B-rijbewijs te laten opwaarderen naar een B196-rijbewijs. Met dit rijbewijs mag men lichte motorfietsen tot 125 cc besturen – maar tot nu toe alleen in Duitsland. Dit zou kunnen veranderen met de 4e rijbewijsrichtlijn:

De voorschriften die tot nu toe alleen op nationaal niveau golden, zouden in de toekomst ook in de hele EU worden erkend. 19 De minimumleeftijd voor het behalen van rijbewijzen voor vrachtwagens en bussen kan worden verlaagd tot 18 jaar.

In sommige Europese landen kan klasse C voor vrachtwagens momenteel pas op 21-jarige leeftijd worden verkregen, klasse D voor bussen soms zelfs pas op 24-jarige leeftijd. De achtergrond van de geplande verandering is het grote tekort aan vrachtwagenchauffeurs. Met de vierde rijbewijsrichtlijn krijgt ook het digitale rijbewijs een tweede kans: De bedoeling is dat de bijbehorende app op de smartphone volstaat bij een politiecontrole of autoverhuur. Er is ook een QR-code gepland voor de chequekaart voor rijbewijzen in plaats van de huidige chip om de kaart fraudebestendiger te maken. Tot nu toe was het niet mogelijk om in verschillende lidstaten van de Europese Unie theoretische en praktische rijexamens af te leggen. Om rekening te houden met de toenemende mobiliteit van de bevolking moet dit in de toekomst worden toegestaan. Daartoe zouden de huidige verblijfsregelingen moeten worden vereenvoudigd. Ook wordt besproken dat de praktijkopleiding pas mag beginnen na een geslaagde theoretische proef. Bovendien zou het rijexamen in de toekomst ten minste gedeeltelijk in simulators kunnen worden afgelegd. Een verplichte opfriscursus na één jaar rijbewijsbezit moet het aantal ongevallen helpen verminderen. Verkeersveiligheidsdeskundigen hadden deze maatregel aanbevolen. De duur van de schorsing van het rijbewijs (bijvoorbeeld voor rijden onder invloed van alcohol) moet worden gestandaardiseerd en wederzijds worden erkend. Een in Italië opgelegd rijverbod zou dan ook in Nederland gelden. In dit verband wordt ook gestreefd naar uniforme grenswaarden voor alcoholen drugsgebruik, worden de puntensystemen in de verschillende landen geharmoniseerd en worden de rijbewijsgegevens van alle EU-burgers opgeslagen in een Europese databank. Dit zou politiecontroles makkelijker moeten maken. Bron: ADAC

## **E10 BRANDSTOF VERDWIJNT MOGELIJK IN DUITSLAND**

De Duitse minister Steffi Lemke, van het federale ministerie van Milieu, komt met een wetsvoorstel waarin biobrandstoffen als toevoeging worden verboden. Mocht dit wetsvoorstel het halen, dan is het zo dat E10 brandstof verdwijnt in Duitsland. Het vreemde aan dit voorstel is wel dat het komt van de Groenen. Lemke geeft aan op deze manier juist iets goed te doen voor het milieu. Het ministerie van transport en de ADAC (Duitse ANWB), zijn juist fel tegen. Zij vrezen dat het de uitstoot van CO2 juist zal doen toenemen.

**Geen eten in de tank** : In Duitsland zijn er al verschillende actiegroepen die protesteerden bij raffinaderijen met de slogan: 'Kein Essen in den Tank' (geen eten in de tank). Juist met dit argument komt ook de Duitse minister Lemke om E10 brandstof uit te bannen. Zij gaf tijdens het landbouwcongres van de Federale Milieudienst aan: "In tijden van meerdere crises – het uitsterven van soorten, klimaatcrisis, voedselcrisis – geldt op een heel bijzondere manier: planten horen op het bord, niet in de tank". Op dit moment is het zo dat de bovengrens voor het toevoegen van biobrandstoffen uit planten 4,4% is. Deze 'agrobrandstof' bevat gewassen als koolzaad, mais, tarwe of soja. De rest van de toevoeging in E10 komt uit afval en reststoffen. De huidige 4,4% agrobrandstof wil Lemke in 2024 terugdringen naar maximaal 2,2%. In 2030 wil zij uitkomen op 0%. Hiermee hoopt Lemke de beschikbaarheid van voedsel te vergroten, de voedselprijzen te drukken en de milieubelastende gevolgen van de teelt van energiegewassen te verminderen. Voor de productie van agrarische brandstof worden, met name in Zuid-Amerika, hele stukken oerwoud gekapt. De gekapte grond maakt dan plaats voor dit gewas. De biodiversiteit komt hierdoor flink onder druk te staan. Om te voldoen aan die 4,4% norm zou, enkel al voor het Duitse verkeer, een landoppervlakte ter grootte van 20% van Duitsland nodig zijn. Wat volgens Lemke dus verre van duurzaam is. Lemke krijgt vanuit meerdere hoeken steun, waaronder het ministerie van landbouw, ontwikkelingshulp en meerdere milieu departementen vanuit de deelstaten. Het ministerie van transport en het federale ministerie van milieu blijven echter kritisch. Met name omdat er geen plannen ingediend zijn om de om de extra uitstoot te compenseren. Het lijkt echter aannemelijk dat het wetsvoorstel van Lemke het gaat halen.

### **E10, hoe zat het ook alweer?**

Sinds 2019 is het voor benzinstations verplicht om minstens de helft van van de beschikbare pompen te voorzien van E10. Deze pompen zijn dan ook voorzien van een sticker, met de vermelding E10. Wettelijk is bepaald dat ten minste 8,5% van de benzine dan uit bio-ethanol moet bestaan, tot maximaal 10%. De E5 benzine bevat meestal geen bio-ethanol, maar er is geen lagere classificatie dan E5. Vandaar dat deze zogenaamde super-benzine's alsnog de E5 sticker dragen. Ook al is dit geen garantie dat er helemaal nooit bio-ethanol is toegevoegd, maar dan wel tot maximaal 5%, wat overigens niet direct een probleem is voor oudere motoren. Dit dus in tegenstelling tot E10 benzine, waar volgens een uitzending van TV-programma Radar toch echt de nodige nadelen aan kleven. Hierdoor zijn motorrijders vaak toegewezen op de duurdere E5 brandstof, die in veel gevallen ruim boven de €2,- uitkomt. Zeker voor de seizoen rijder levert E10 de nodige problemen op met vocht in de tank en verstopping van de carburateurs bij 'langere' stilstand.



## **BELANGRIJKE INFORMATIE VOOR ORGANISERENDE CLUBS**

Gebruik LOOT inschrijfformulieren. Gratis te downloaden op de Lootwebsite. Ga niet zelf knutselen.

Stuur voorinschrijvers de gps route 2 dagen voor het evenement en niet de laatste avond. Dat is te laat.

Voer een uitnodigend beleid: stuur de route met de mogelijkheid tot betalen achteraf. Noteer de namen wie een route heeft ontvangen. Schenk deelnemers het vertrouwen.

Twijfels over de gps route. Laat het LOOT serviceteam er naar kijken. Gratis en goed. Meer Informatie staat op de website.

Stuur na de toer de inschrijfformulieren of een bestand met NAAM EN ADRES of een LOOTNUMMER naar: LOOT toerkalender, Tuinstraat 66, 1506 VZ Zaandam. Onmisbaar voor de puntentelling voor de competities.

Maak gebruik van het LOOT draaiboek *Adviezen organisatie toertocht* met tal van nuttige tips.

Meld je evenement op tijd aan, zodat deze in Motoplus vermeld wordt.

Overleg met collega-clubs over de datum van het evenement om een goede spreiding te bevorderen. Niet de ene dag 6 ritten en de week daarop 1 of geen rit.

**HET LOOT WIL SAMEN MET DE CLUBS ZOVEEL MOGELIJK MOTORRIJDERS INTERESSEREN VOOR EEN TOER VAN DE LOOT TOERKALENDER.**

**05/02/2023**

**33e Koude Februaririt**

**MC de**

**Kraats**

Toerit - 10 punten

Start te: Clubhuis MC de Kraats, Horsterweg 9, 6715 CT Ede

Info: René van Schaik , Tel.: 06-36446424, [detoercommissie@mcdekraats.nl](mailto:detoercommissie@mcdekraats.nl)

Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.). Lengte: 120 km.

Omgeving: Zie 1 week vooraf op [www.mcdekraats.nl](http://www.mcdekraats.nl)

Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00

Extra info: Route online vanaf Maandag 30-1, verkrijgbaar via [www.mcdekraats.nl](http://www.mcdekraats.nl)

Incl. erwtensoep na afloop

---

**26/02/2023**

**Kriebelrit**

**MTC de**

**Steur**

Toerit - 10 punten

Start te: Clubhuis Oester, Broedersingel 1, 8261 GH Kampen

Info: J. Abma, Tel.: 06 22231226 , G. Korenberg Tel.: 06 53948385

B. de Haan , Tel.: 06 129 427 36.

Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 150 km. Omgeving: Kampen

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 10:30

Extra info: : [www.mtcdesteur.nl](http://www.mtcdesteur.nl) .Route in GPX en GDB. Voorinschrijving via site.

---

**05/03/2023**

**VOORJAARSRIT**

**MC Contact**

**Dordrecht**

Toerit - 10 punten

Start te: Clubgebouw, Grote Kerksplein 11c, 3311 CC Dordrecht

Info: Henk Bijkerk , Tel.: 06-11221966 , [tour@mcccontactdordrecht.nl](mailto:tour@mcccontactdordrecht.nl)

Dirk de Zeeuw , [gps@mcccontactdordrecht.nl](mailto:gps@mcccontactdordrecht.nl).

Andre v/d Enden@secretaris@mcccontactdordrecht.nl

Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 175/125 km. Omgeving: Zuid –Holland , Gelderland

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Route alleen op GPS.

Voorinschrijving via <mailto:gps@mcccontactdordrecht.nl>

---



Landelijk Overleg Orgaan Toerclubs