

L.O.O.T.INFOWIJZER



MAART 2021

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. VAN HET L.O.O.T
5. VERPLICHTE MOTORINSPECTIES.....
7. VOORDRINGEN BIJ EEN STOPLICHT...
8. UIT DE CLUBBLADEN
14. MOTORNIEUWS
25. GRAPPIG HÉ
26. TOERKALENDER LOOT CLUBS

De volgende infowijzer verschijnt april 2021. Uw kopij gaarne voor 28 maart naar infowijzer@loot.nl

Inleiding

Het LOOT is in 1989 opgericht als overkoepelende vereniging van motor toerclubs. Momenteel zijn er 55 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.

Opgericht 28-11-1989

Statutaire vestiging te Zwolle

Kamer van Koophandel V 40062177

Postbank -rekening ING: NL 38

INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT



www.loot.nl

secretariaat@loot.nl

Het Bestuur ----- bestuur@loot.nl

Voorzitter	(ad interim)	Martin Molenaar	06-12102606	voorzitter@loot.nl
Secretaris		Karin Hogenbirk	06-14426487	secretariaat@loot.nl
Penningmeester	(ad interim)	Melvin Smith	06-10921205	penningmeester@loot.nl
		Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
		PR Vacant		pr@loot.nl
		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl

De Coördinatoren -----

PR		Vacant		pr@loot
Internet		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
Clubprofielen		Laurens Boersma	06-16402205	clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen		Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Redactie Infowijzer		Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Toercompetitie /Toerkalender/Inschrijf-formulieren		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	078-6101174	infowijzer@loot.nl
----------	--------------	---------------------	-------------	--------------------

Financiële zaken

Penningmeester (a.i.)

Jan van der Heydenstraat 101,	3744 BB Kootwijkerbroek	06-10921205	penningmeester@loot.nl
-------------------------------	-------------------------	-------------	------------------------

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (liefst digitaal)

Clubbladen	Rijnestein 4	3334 CT Zwijndrecht	078-6101174	infowijzer@loot.nl
------------	--------------	---------------------	-------------	--------------------

VAN HET L.O.O.T.

Bericht aan clubs

Beste clubbestuurders,

De aanhoudende situatie met betrekking tot corona, waardoor wij vermoedelijk nog lange tijd met veel beperkingen te maken zullen hebben, heeft het LOOT doen besluiten ook dit jaar de Toercompetitie geen doorgang te laten vinden.

Indien u als club besluit uw toerrit/toerritten wel door te laten gaan, willen wij benadrukken in ieder geval alle RIVM-maatregelen in acht te houden. Ter voorkoming van een concentratie van rijders en indien de startlocatie hiertoe geen ruimte biedt, adviseren wij rijders online in te laten schrijven en te betalen en de routes digitaal te verstrekken.

Hopelijk kan het virus door grootschalig vaccineren van onze bevolking worden teruggedrongen, zodat terugkeer naar het normale leven weer mogelijk is.

Bestuur LOOT



Verplichte Motorinspecties Verbeteren Verkeersveiligheid Niet



Er is geen bewijs dat de technische toestand van motorfietsen een belangrijke rol speelt bij ongevallen, maar toch willen sommige leden van het Europees Parlement periodiek elke fiets in Europa inspecteren, denkend dat dit de verkeersveiligheid zal verbeteren.

In 2014 is de richtlijn periodieke technische tests ([2014/45/EU](#)) in werking getreden. Deze richtlijn regelt de technische controle van auto's en motorfietsen. Als gevolg van de harde strijd die FEMA en enkele van haar aangesloten organisaties, gesteund door enkele leden van het Europees Parlement in 2012 en 2013, werden motorfietsen uitgesloten tot 2022. In 2014 stemde het Europees Parlement met grote meerderheid voor het compromisvoorstel van de Europese Commissie over een Europese verordening voor de periodieke technische inspectie (PTI) van motorvoertuigen. Dit compromis hield in dat de PTI voor motorfietsen werd uitgesteld tot 2022. Als een lidstaat erin zou geslaagd een andere oplossing te vinden om de verkeersveiligheid voor motorrijders te verbeteren en dit vóór 20 mei 2017 bij de Europese Commissie zou melden, zou dit land worden uitgesloten van verplichte periodieke technische inspectie (PTI). Drie landen slaagden erin dit te doen: Finland, Ierland en Nederland. Sommige andere landen hebben of zullen PTI voor motorfietsen hebben of zullen hebben, maar (nog) niet voor bromfietsen.

Op 25 januari 2021 heeft de Vervoerscommissie van het Europees Parlement een verslag besproken over de uitvoering van de verkeersveiligheidsaspecten van het technische pakket, waarvan de richtlijn periodieke technische tests deel uitmaakt. Veel leden van het Europees Parlement vroegen om verplichte periodieke technische inspectie voor alle aangedreven twee- en driewielers, hoewel we ook twijfel hoorden over de effectiviteit van deze maatregel.

Tijdens de presentatie van het verslag van rapporteur Benoît Lutgen uitte hij zelf zijn twijfels of een verplichte periodieke technische inspectie de beste manier zou zijn om de verkeersveiligheid op de motor te verbeteren.

Omdat de FEMA geen twijfels heeft en nog steeds van mening is dat verplichte periodieke technische inspecties zeer weinig invloed hebben op de verkeersveiligheid voor motorrijders, zeker minder dan andere maatregelen hadden kunnen nemen, hebben we besloten een brief te schrijven aan alle leden van de Vervoerscommissie van het Europees Parlement. In deze brief leggen we uit waarom we denken dat de invoering van een verplichte Europese periodieke technische inspectie voor alle aangedreven twee- en driewielers een slecht idee is. Deze brief is verstuurd op 27 januari 2021. Natuurlijk zullen we deze kwestie blijven volgen en zullen we onze strijd tegen een verplichte Europese PTI voor motorfietsen voortzetten.

"Opleiding van weggebruikers, gedragsaspecten, infrastructuur en handhaving van bestaande verkeersregels spelen een veel grotere rol in de verkeersveiligheid dan periodieke technische inspecties ooit zullen doen"

De periodieke technische keuring van motorfietsen is een zeer oude discussie waarin verschillende partijen stellen dat dit de verkeersveiligheid ten goede zou komen. Er is echter niet alleen geen bewijs dat de technische toestand van motorfietsen een belangrijke rol speelt bij ongevallen, de beschikbare verslagen over motorongevallen wijzen allemaal in de tegenovergestelde richting: de technische toestand van motorfietsen speelt slechts een zeer marginale rol bij ongevallen. Opleiding van weggebruikers, gedragsaspecten, infrastructuur en handhaving van bestaande verkeersregels spelen een veel grotere rol in de verkeersveiligheid dan periodieke technische inspecties ooit zullen doen.

Dolf Willigers - FEMA

Voordringen bij een stoplicht, mag dat?

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

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

Zolang het stoplicht op rood staat, is er natuurlijk nog een streep waar je niet overheen mag: de stopstreep, inderdaad. Het grote probleem daarbij is dat je door die rij wachtende auto's bijna nooit kunt zien of er tussen de voorste auto en de stopstreep voldoende ruimte voor jouw motor is. Tegelijkertijd ben je als motorrijder kwetsbaar als je achteraan sluit bij een rij wachtende auto's. Naar voren rijden wordt daarom meestal gedoogd, maar dat betekent zeker niet dat er een officieel gedoogbeleid is. Belangrijkste uitgangspunt is altijd dat er ruimte en tijd moet zijn om het veilig te doen.

Rij je naar voren, dan doe je dat bij voorkeur met lage snelheid en zonder ander verkeer te hinderen. Doe het dus alleen als je de verkeersregeling goed kent of als je ziet dat kruisend verkeer net groen krijgt. Voorkom ook altijd dat je met je motor op een fietsoversteekplaats of een zebepad komt te staan of op een andere manier medeweggebruikers hindert. Gedraag je je volgens deze en andere ongeschreven regels, dan zal er waarschijnlijk geen agent zijn die je bekeurt omdat je naar voren bent gereden.

Twee belangrijke tips tot slot:

Rij nooit naar voren als er een vrachtwagen vooraan staat. Je zal de eerste niet zijn die wordt overreden omdat de chauffeur je vanaf zijn hoge plek niet ziet staan en je motor afslaat als je weg wilt rijden.

Sta je achteraan de in rij, stel jezelf dan indien mogelijk zo op dat je een vluchtweg hebt. Ga dus ook nooit te dicht achter je voorganger staan, en hou achteropkomend verkeer via je spiegels in de gaten.

bron: MAG

UIT DE CLUBBLADEN



Nederland massaal op de motor!

Een kleine 15.000 gloednieuwe motoren en dik 50.000 tweedehands motoren, dat is het indrukwekkende en record brekend motorverkooprapport van 2020. We moeten ver terug in de tijd om dit soort cijfers te vinden bij nieuwe motoren. Meer dan een decennium! De teller van nieuwe motoren eindigde afgelopen jaar om precies te zijn op 14.622 stuks en dat is een stijging van 4,7 procent ten opzichte van 2019 zo blijkt uit officiële cijfers van de RAI Vereniging, BOVAG en RDC. De occasionscijfers blijken zelfs op recordhoogte te zitten, want nooit eerder verkocht de vakhandel meer dan 50.000 tweedehands motorfietsen in een kalenderjaar. Uiteindelijk eindigde 2020 op een totaal van 52.175 verkochte occasions en dat is 11 procent meer dan in 2019. De belangrijkste oorzaak van dit succes is uiteraard de grote behoefte aan individueel vervoer na de corona-uitbraak. Niet heel toevallig schoten ook de verkoop van fietsen en scooters door het dak. Deze onverwachte vraag resulteerde uiteindelijk in het beste motorverkoopjaar sinds 2009. Net voor die andere crisis, de kredietcrisis. Dat 2020 een recordjaar is, blijft bijzonder na de internationale lockdowns in het voorjaar, waardoor de toelevering van onderdelen en de productie en distributie van motoren wereldwijd stokte.

Hierdoor konden reeds in bestelling genomen nieuwe motoren niet worden geproduceerd en werden winkels amper bevoorraad. Vanaf de zomermaanden was een duidelijke inhaalslag te zien die tot het einde van het jaar aanhield. Zo werden er in december 2020 bijna 140 procent meer nieuwe motoren geregistreerd dan in december 2019 (582 stuks om 243 stuks). In de occasionhandel was na een flinke dip tijdens de corona-uitbraak in maart al vanaf april duidelijk dat er grote behoefte was aan individueel vervoer. Afgelopen december werden er bijna een kwart meer tweedehands motorfietsen verkocht dan in dezelfde maand in 2019. RAI Vereniging en BOVAG zijn uiteraard blij met de populariteit van de motor en de motorverkoop in Nederland, zo blijkt uit een gezamenlijk statement. 'Motor rijden is in. Mensen kiezen niet alleen voor de geweldige beleving van motorrijden, maar ook voor de praktische kant. De motor is bij uitstek geschikt om je in de huidige samenleving, snel, veilig, schoon en hygiënisch van A naar B te verplaatsen. Het potentieel is enorm, aangezien momenteel slechts de helft van de anderhalf miljoen Nederlandse motorrijbewijsbezitters een eigen motorfiets in bezit heeft. Bovendien past de motor in een stedelijk mobiliteitsbeleid, waarbij ruimtebesparing steeds belangrijker wordt en minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor auto's. Ook zet de sector versneld in op verduurzaming met de ontwikkeling van schonere motoren', zo laten de RAI en Bovag ons weten in een gezamenlijke verklaring.

Marien Cahuzak – MC West - Friesland

Route Noord-Holland langs vliegtuigwrakken uit de Tweede Wereldoorlog

Vliegen een Amerikaan, Brit en Duitser over de Noord-Hollandse polder... Drie motormaten rijden op een Harley, Triumph en BMW langs een motorroute door Noord-Holland die van boven is bepaald. Tijdens de Tweede Wereldoorlog stortten er meer dan zesduizend gevechtsvliegtuigen neer boven Nederland. Een aanzienlijk deel daarvan kwam neer in Noord-Holland. Hun propellers zijn nu de waypoints voor de route Propellers in de Prut. De propeller aan de Machineweg in het Amsterdamse havengebied valt in het niet bij de reusachtige windturbines die er omheen staan te molenwieken. Op 30 januari 1944 stortte de Britse Lancaster-bommenwerper JB659 neer in de polder tussen Haarlem en Amsterdam, recht op de boerderij van de familie Van der Bijl. In totaal kwamen zes familieleden en alle zeven bemanningsleden daarbij om het leven.

Het monument dat hun nagedachtenis eert bestaat uit een plaquette, twee stukken muur en daartussen een sokkel met daarop de propeller met omgebogen bladen.

Zes cilinders slaan aan en de motoren brommen langs de Afrikahaven en linksaf langs het Noordzeekanaal, ook in de Tweede Wereldoorlog al een bedrijvige economische levensader met links de sluizen van IJmuiden en rechts de haven van Amsterdam en de Fokkerfabriek. Daar werd heel wat afgevuurd, van boven naar beneden en ook in omgekeerde richting. Over het kanaal Een veerboot verzorgt het transport over het kanaal. Alleen de eigenzinnige Brit heeft geen gezichtsmasker bij zich, het blijft een volk apart. Gelukkig doet de veerman niet moeilijk en als de Triumph-rijder zijn vizier dichthoudt, mag hij toch mee aan boord. Zo blijft de propellertoer niet meteen steken in de eerste de beste prutgoot. De BMW is herkenbaar in silhouet door de cilinders als bommenlast onder de vleugels. Daarboven steekt Von Richthofen uit, die als een Duitse dog achter zijn prooi aan in de Sportsterspiegels blijft kleven. Daartussen weeft Sir Fristy zijn zigzagbaan, ogenschijnlijk nog even fris en fruitig als zo'n veertig jaar geleden toen de mannen hun vriendschap smeedden. Aan gene zijde van het kanaal zwieren de motoren over een pracht van een dijkweg die Mister Harley uit zijn Star & Stipeschoed heeft getoverd. 'Way to go, Uncle Sam!' Zoals geallieerde vliegeniers buiten de Duitse flakschootsbanen (de Ami's vlogen overdag) en zoeklichten (de Tommies vlogen 's nachts) probeerden te blijven, zo probeert de 'road captain' zo veel mogelijk de drukke verkeerswegen te vermijden waarover ANWBborden, , Garmin Zümo en Google Maps ons in een gezamenlijk complot proberen te dwingen.

Buiten goede stuurmanskunst is een fijne neus voor navigatie van levensbelang. Hier en daar kruist de route een 'vapor trail' van een provinciale weg, maar dan duiken we meteen weer onder de radar op kleine zijweggetjes door de polder, die verrassend bochtig blijken te zijn, zoals de Assendelver Zeedijk bewijst. Luchtoorlog museum Icarus et Mars Squadron halt! Rechts van de bocht trekt een zwart-witfoto van Tweede-Wereldoorlog vliegeniers de aandacht op een schaftkeet. Omgebouwd naar toiletgebouw ten behoeve van bezoekers van het Luchtoorlog museum Icarus et Mars aan gene zijde van de bocht. Hoe zouden die vliegeniers dat trouwens gedaan hebben, na een 'can of coke', 'mug of tea', dan wel 'Tasse Ersatzbohnenkaffee' hup de lucht in, met ijskoude wind die het op de blaas heeft gemunt? We krijgen geen tijd om ons in deze interessante historische materie te verdiepen, want daar hebben we Johan Graas.

TankTasTocht #3: In regen en wind door West-Friesland Jazeker, die Honda Shadow op de parkeerplaats is van hem... en verder ook een ongebreidelde passie voor alles wat met de Luchtoorlog 40-45 boven Nederland te maken heeft. Nog maar een paar maanden geleden kwam Johan in het nieuws vanwege het lichten van de Tweede-Wereldoorlog bommenwerper BK 716 uit het Markermeer.

Maar er is meer. Veel meer. Al vanaf zijn jeugd is Johan gefascineerd door de sporen, die genoemde luchtoorlog in de Hollandse bodem heeft achtergelaten. In 1989 opende hij in dit voormalige Kruithuis van de Stelling van Amsterdam zijn eerste museum. Icarus et Mars blijft Graas' troetelkind, maar deze locatie is al lang te klein voor zijn verzameling en ambities.

Johan Graas kan mooi en goed praten. Dat is niet alleen ons opgevallen, maar ook de commissie die zich boog over wie toch Fort Velthuis zou mogen gebruiken voor een Doel ten Nut van het Algemeen Belang, of zoiets. Kortom: het slechts enkele krukasonwentelingen verderop gelegen fort, ook ex-Stelling van bevat nu het leeuwendeel van Johans collectie. 'Ik haak nooit af, echt niet!' Want het is Johan niet in eerste instantie te doen om de voorwerpen zoals in de polder gecrashte, verbogen en daarna weer opgegraven vliegtuigmotoren en hun propellers. 'Het gaat mij om de mensen, niet om de spullen.' Zo'n 6.500 vliegtuigen zijn er volgens Johan in Nederland neergestort tijdens de Tweede Wereldoorlog. 'Zo'n 2.500 Britse, 1.800 Amerikaanse en de rest Duitse kisten.' De neus eerst, waarbij de propeller kneusde, de rest van het vliegtuig vouwde zich daar vervolgens in op, kreukelzone na kreukelzone. Het gaat om de mensen aan boord, maar ook om kleine details zoals een wielje dat meer dan 75 jaar aan een Noord-Hollandse boerenkruiwagen zat. Zo'n wielje kwam dus wel van een Spitfire en bevat dus mooi nog wel lucht uit de Tweede Wereldoorlog! Dat soort details maken het moeilijk om weer achter de stuurknuppels te springen.

Kronkelende weggetjes De vleugels tippen als eerbetoon aan Johan en de vliegeniers-vantoen. Dan daveren de motoren sonoor voort over de Communicatieweg met het propellermonument van de Amerikaanse B-17 die hier op 14 februari 1945 neerstortte. Stoplichten vergemakkelijken het invoegen op de bulderbaan van de N203, dan buigen de motoren rechtsaf. Tussen rechte polderbanen kronkelen weggetjes uit de tijd dat wagenbouwkundigen niet met een liniaal, maar met een zweterige ganzenveer werkten.

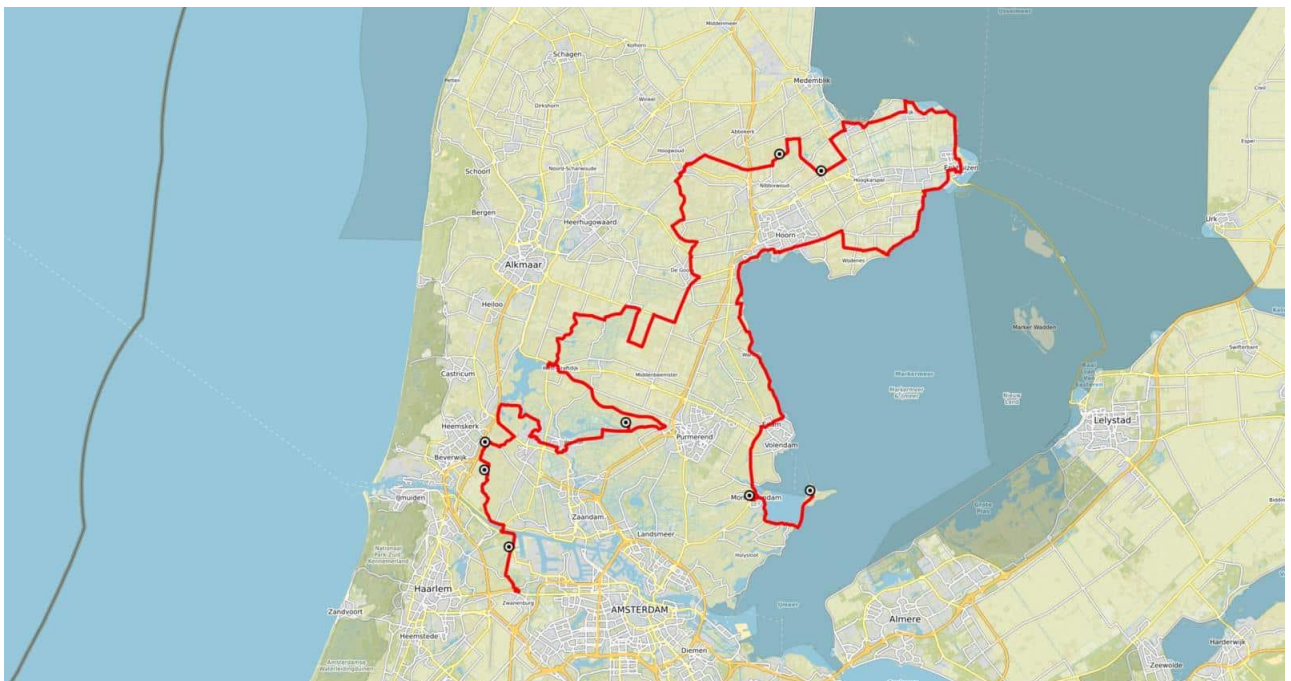
De navigator houdt de koers nauwlettend in de gaten en corrigeert waar nodig de route. Krommenie, Wormer, WestGrafdijk, Driehuizen en Grootchermer trekken voorbij. Pas in Westbeemster gaat het landingsgestel weer uit bij het gebouw van taveerne De Kerckhaen. In de nacht van 25 op 26 juni 1943 werd de Britse Lancaster ED988 door de Duitsers neergehaald. Het toestel stortte brandend neer en ontplofte, waarbij een van de motoren over de weg en het kerkgebouw heen vloog tegen de muur van De Kerckhaen. Van het vliegtuig en de bemanning bleef niets over, een plaquette herinnert sinds 2018 aan deze noodlottige gebeurtenis.

Vliegtuigwrakken Over heel Nederland liggen vliegtuigwrakken verspreid, maar Noord-Holland vormt het epicentrum. Dat is geen wonder, want de kortste route vanaf de luchtmachtbases in Engeland naar de doelen in Duitsland en vice versa ging over het IJsselmeer en de corridor van Egmond. Boxer, staande twin en V-twin daveren voort over slingerende wegen naar Opmeer. Daar toch een stukje provinciale weg N241, want daaraan staat het propellermonument voor de Engelse Short Stirling-bommenwerper N3654 15 SQN. Deze bommenwerper is op 11 mei 1941 neergestort in Opmeer, waarbij ook deze bemanning om het leven kwam. Te Midwoud staat de propeller op een mooiere plaats, tussen het struweel bij de N.H. Kerk in Midwoud. Dit monument is opgericht ter nagedachtenis aan acht Amerikaanse bemanningsleden die zijn omgekomen toen hun bommenwerper op 20 januari 1945 neerstortte en aan een plaatselijke verzetsman die op 17 februari 1945 is doodgeschoten. IJssel- en Markermeer Urenlang zaten de luchtoorlog vliegeniers in hun koude toestellen, heen en weer geslingerd tussen Engeland en Duitsland, tussen luchtdoelgeschut en Duitse jagers, tussen angst en vrees. Op de motoren vliegen daarentegen de kilometers comfortabel voorbij.

Volgende doelwit: Enkhuizen met uitzicht op het water van IJsselen Markermeer. Hoeveel propellers liggen daar nog meters diep in de prut? Een paar maanden geleden werden de resten van een Engelse Sterling uit het water gezeefd. Johan Graas was er natuurlijk bij, hij verruilde daarvoor graag zijn motorfiets voor een motorboot. Zo ver gaat deze propellers-in-de-prutroute niet. De drie motorrijders scheren over Hoorn naar Monnickendam, via de propeller naast de kerk op naar het visserseiland Marken. Bij dorpshuis Het Trefpunt staat een propeller die in 2008 werd opgevist. 'Ik bracht hen tot hier', staat er op het propellermonument, ter herinnering aan de crash van de Short Stirling BK710 in de nacht van 25 mei 1943. Om daar te komen moeten de motoren op het parkeerterrein blijven en de rijders een stukje lopen.

Dat is een kleine moeite. Veel van de Tweede-Wereldoorlog vliegeniers waren in de twintig, net als deze drie motormaten toen ze zo'n 35 jaar geleden hun eerste motorronddjes draaiden. Maar die toenmalige Uncle Sams, Sir Fristy's en Von Richthofen kregen niet de kans om met een rimpel op het voorhoofd en een glimlach rond de mond een waardige seniorenrit te maken. Aan hun nagedachtenis is deze propellers-in-de-prutroute opgedragen. Download hier de routeDownload LET OP: de route wordt direct gedownload en is terug te vinden in de downloadmap van de computer

Houdt wel de verkeersborden in de gaten, mag je er niet in, dan ook niet doen.



De Koppeling – MC West Friesland

MOTORNIEUWS



Winkelen Op Afspraak ook voor motordealers en -winkels vanaf volgende week

Het kabinet is voornemens om met ingang van 3 maart 2021 Winkelen Op Afspraak mogelijk te maken, zo maakte Premier Mark Rutte gisteravond bekend. Dit betekent ook goed nieuws voor de motordealers en andere zaken in de motorbranche, zoals motorkledingwinkels. Voor alles winkels geldt dat ze vanaf volgende week woensdag steeds maximaal 2 klanten tegelijk in de winkel mogen hebben, waarbij geldt dat deze klanten zich 4 uur van tevoren aangemeld moeten hebben. Dit betekent dus dat zonder afspraak een motordealer of motorkledingwinkel binnenlopen niet toegestaan is.

Ook geldt dat afspraken minimaal 10 minuten mogen duren en dat er winkel of per verdieping van een motorzaak maximaal twee klanten toegelaten worden, waardoor er maximaal 12 klanten per uur in een zaak of per verdieping ontvangen kunnen worden. Dit alles vergt wel een zeer strakke planning vanuit de ondernemers, maar is een enorme vooruitgang vanuit de huidige situatie, waarbij vooral verkochte motoren op een parkeerplaats of bij de klant thuis afgeleverd moesten worden, omdat alleen de werkplaats open mocht zijn.

Daarbij blijven natuurlijk de basisregels rondom corona gelden, zoals de 1,5 meter afstand, hygiënemaatregelen en thuisblijven bij klachten.

Nieuwe impuls motorrijden vanuit Connected Motorcycle Consortium

Yamaha Motor, BMW Motorrad, Honda, KTM, Suzuki en Triumph Motorcycles hebben in december 2020 een overeenkomst getekend om de samenwerking in het Connected Motorcycle Consortium (CMC) vanaf 2021 voort te zetten. Doel is om motorfietsen aan te laten sluiten in de digitale connectiviteit, die momenteel een enorme opmars maakt in het verkeer. Hiermee willen de merken de veiligheid van motorfietsen verbeteren en er zo voor zorgen dat motorfietsen hun rol in toekomstige mobiliteit behouden. De zes merken spraken hun intentie uit om de gemeenschappelijke activiteit in CMC 'Next' te ondersteunen.

Een cruciale stap voor CMC 'Next' is de samenwerking na 2020 met de auto-industrie en andere voertuigfabrikanten, aangezien motorfietsen op een gestandaardiseerde manier zullen communiceren. Moderne auto's worden in toenemende mate uitgerust met sensoren aan boord (radar, camera enz.) En rijhulpsystemen. Deze voertuigsystemen moeten ook met motorfietsen communiceren om het effect van hun veiligheidssystemen te vergroten in het geval van gemengd verkeer met motorfietsen.

CMC is van mening dat daarvoor op maat gemaakte motor-/autoscenario's en tests moeten worden ontwikkeld en gestandaardiseerd.

Sinds de oprichting in 2016 heeft het consortium hierom gewerkt aan een basisspecificatie voor motorspecifieke "V2X" connectiviteitssystemen. V2X staat in de draadloze communicatietechnologie voor "Vehicle-to-Everything", inclusief "Vehicle-to-Vehicle" en "Vehicle-to-Infrastructure". CMC heeft haar 'CMC-basisspecificatie' op 11 december 2020 gelanceerd. De basisspecificatie is een eerste stap om de functie van V2X-motorsystemen te beschrijven. In een volgende stap zullen de deelnemende fabrikanten verdere essentiële functionele vereisten definiëren om in detail te standaardiseren.

De aanpak wordt nu echter verbreed en omvat onder meer onderzoek naar de 'fysieke' zichtbaarheid van motorfietsen door ADAS-systemen. Deze 'systeem'-benadering is gericht op het creëren van synergie tussen sensoren aan boord en connectiviteit. Deze nieuwe organisatie is in januari 2021 begonnen met haar activiteiten. De zes motorfabrikanten die nu het Connected Motorcycle Consortium vormen, moedigen andere motorfabrikanten, leveranciers, autofabrikanten en andere gerelateerde organisaties aan om zich bij de samenwerking aan te sluiten.

BMW Motorrad stopt definitief met grote motorbeurzen EICMA en Intermot

BMW Motorrad kondigt aan zich definitief terug te trekken van grote motorshows als de EICMA in Milaan en de Intermot in Keulen. Het Duitse bedrijf was eerder het eerste grote merk dat zich terugtrok van de 2020-editie van deze twee toonaangevende motorbeurzen, die tot nu toe altijd het belangrijkste podium voor de presentatie van nieuwe modellen waren. Het motormerk laat wel ruimte voor deelname aan 'lokale' motorshows. Het is nu afwachten wat de andere motormerken gaan doen, de kans is aanwezig dat het terugtrekken van BMW een domino-effect veroorzaakt.

Officieel heet het dat "nieuwe live en digitale plannen in toenemende mate de plaats zullen innemen van traditionele beursoptredens van BMW Motorrad. Dit betekent met name dat de klassieke presentatiemomenten, die voorheen centraal door BMW Motorrad werden uitgevoerd op de twee toonaangevende beurzen EICMA in Milaan en Intermot in Keulen, niet langer van toepassing zijn."

"Onze strategische herschikking van communicatie in de vorm van het toegenomen gebruik van live en digitale formaten, zal ons in staat stellen om in de toekomst nog meer mensen over de hele wereld te inspireren met producten en aanbiedingen van BMW Motorrad en deze op een optimaal gerichte manier aan te pakken", aldus dr. Markus Schramm, hoofd van BMW Motorrad. BMW Motorrad zal haar productassortiment wel blijven presenteren aan bezoekers op geselecteerde regionale motorbeurzen en zal openstaan voor nieuw ontwikkelde formats, aldus de leiding van het motormerk vanuit Duitsland.

"Het communicatieve gebruik van de eigen live en digitale formaten, onafhankelijk van de beurs, maakt niet alleen een flexibelere timing van wereldpremières en productpresentaties mogelijk, maar ook een intensievere interactie met alle doelgroepen en een groter informatiebereik", zo meldt het Duitse motormerk. Punt daarbij is wel dat BMW Motorrad met haar eigen digitale kanalen en social media weliswaar een groot bereik heeft, maar dat dit alleen reikwijdte heeft binnen de eigen fanbase.

Motorshows en motorbeurzen waren juist een goede manier om nieuwe potentiële klanten te bereiken. BMW zal daarom een nieuwe strategie moeten ontwikkelen om te blijven communiceren met motorrijders op andere merken en beginnende motorrijders. Daarnaast bood het de mogelijkheid de wereldwijde motorpers in één moment volledig te informeren, waarvoor nu de nationale persafdelingen zich moeten gaan inspannen. Wel biedt het afzeggen van de motorbeurzen andere mogelijkheden, omdat deelname enige honderdduizenden euro's per evenement kostte.

Kabinet: verkeersboete kleine overtreding lager, gevaarlijk weggedrag hoger

Ernstige en gevaarlijke verkeersovertredingen wil het kabinet zwaarder bestraffen en de relatief kleine overtredingen in het verkeer juist lager. Zo wordt bijvoorbeeld de boete voor het vasthouden en gebruik van de mobiele telefoon tijdens het autorijden verhoogd van 240 euro naar 340 euro. Tegelijkertijd worden de boetes voor te hard rijden op de snelweg voor de eerste 10 km/u boven de maximum snelheid verlaagd met 15%. Dat heeft de ministerraad besloten op voorstel van minister Grapperhaus van Justitie en Veiligheid.

Op basis van advies van de Commissie Feiten en Tarieven, waarin onder andere experts van de politie, het Openbaar Ministerie (OM) en het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) zitten, worden een aantal zwaardere verkeersovertredingen hoger beboet.

De extra boete ontvangsten hieruit worden ingezet om de boetes voor lichtere verkeersovertredingen te kunnen verlagen. Hiermee geeft het kabinet uitvoering aan afspraken in het regeerakkoord.

VERKEERSVEILIGHEID

Door aanpassing van het boetestelsel wordt verwacht dat de verkeersveiligheid wordt versterkt door het strenger bestraffen van ernstige verkeersovertredingen. Tegelijkertijd zal de maatschappelijke acceptatie worden vergroot door lichtere overtredingen minder zwaar te beboeten. Voor de verkeersveiligheid is hierbij van belang dat ook de pakkans van verkeersovertreders wordt verhoogd. Door versterkte inzet van de politie is de afgelopen tijd te zien dat het aantal staandehoudingen gestaag stijgt.

Daarnaast wordt door de politie en het OM steeds meer gewerkt met innovatieve vormen van digitale handhaving; bijvoorbeeld door de inzet van camera's bij het controleren op telefoongebruik in het verkeer. Verder is het aantal trajectcontrolesystemen in Nederland uitgebreid en staan deze niet alleen meer op snelwegen, maar ook op provinciale N-wegen waar relatief veel ongelukken gebeuren doordat er te hard wordt gereden.

SANCTIE OMHOOG

Behalve de hogere boete voor het vasthouden van mobiele (communicatie)apparatuur, worden onder meer ook de volgende feiten zwaarder bestraft:

Niet zo veel mogelijk rechts rijden (onnodig links rijden) op een auto(snel)weg van 140 euro naar 210 euro.

Niet verlenen van voorrang aan een voorrangsvoertuig van 240 euro naar 340 euro en overhevelen naar het strafrecht.

Het vervoeren van minderjarigen zonder gordel verhogen van 140 euro naar 210 euro.

SANCTIE OMLAAG

Naast dat kleinere snelheidsovertredingen onder de 10 km/u lichter worden bestraft, gaat ook de sanctie omlaag op onder ander de volgende feiten:

Het veroorzaken van onnodig geluid met een motorrijtuig 390 euro naar 240 euro.

In- en uitstappende passagiers voorbijrijden zonder hen de gelegenheid te geven in- of uit te stappen van 390 euro naar 240 euro.

Parkeren op een gehandicaptenparkeerplaats van 390 euro naar 300 euro.

Ook wordt de bekeuringsvrije voet ingevoerd voor de eerste 3 kilometer snelheidsoverschrijding op de 130 km/u wegen. Op alle andere wegen geldt die bekeuringsvrije voet al. Nu wordt de uitzondering voor snelheidsovertredingen op 130 km/u wegen weggenomen.

De aanpassingen in het verkeersboetestelsel worden later dit jaar via een algemene maatregel van bestuur (AMvB) aan de Tweede Kamer voorgelegd.

Motoren mogen niet meer tussen de file door in Frankrijk

In Frankrijk is het vanaf nu verboden om tussen de file door te rijden. Frankrijk kende eerst eenzelfde soort constructie als in Nederland, niet officieel toegestaan volgens de wet, maar onder bepaalde omstandigheden gedoogd. De Franse overheid is niet zomaar tot dit besluit gekomen, hier is enkele jaren van onderzoek aan vooraf gegaan. Het onderzoek is gehouden in 11 regio's die als pilot diende om te kijken wat de gevolgen zijn als motorfietsen tussen de file door mogen rijden. Uit dit onderzoek is een rapport naar buiten gekomen van CEREMA (het Centrum voor Studies en Expertise Risico's, Milieu, Mobiliteit en Planning). De resultaten van dit onderzoek toonde aan dat het aantal ongevallen waarbij motorfietsen betrokken waren met 12% toenam. Terwijl dit in de rest van het land juist daalde met 10%. Op basis hiervan is besloten dat het rijden tussen de file door niet meer is toegestaan.

Het doel van het experiment was om de weg op een vreedzame manier met elkaar te delen en om toezicht te houden op de manier waarop het filteren wordt toegepast. Onder de naam L'expérimentation de la Circulation Inter-files (CIF) is er dus de afgelopen 5 jaar onderzocht wat het effect is van het filteren.

Hierbij heeft het experiment zich met name gericht op de regio's en wegen die tijdens de spits uitzonderlijk druk zijn en een hoge mate van filedruk kennen. Daarbij zijn er strikte regels gehanteerd waaraan de motorrijder zich diende te houden. Ten eerste mag de motorfiets niet breder zijn dan 1 meter. Waardoor quads en trikes dus uitgesloten waren van het onderzoek, evenals motorfietsen met een zijspan (en dus ook de BMW F850 met zijkoffers). Daarnaast mocht het filteren alleen gebeuren op wegen waar ten minste 70 km/u als maximale snelheid geldt. Deze wegen moesten dan ook bestaan uit minstens twee rijstroken in dezelfde richting en gescheiden zijn door een middenberm. In de steden was het filteren hierdoor alsnog verboden.

Wanneer aan bovenstaande voorwaarden voldaan werd mocht de motorrijden tussen de file doorrijden. Mits deze niet harder reed dan 50 km/u en de motorrijder de snelheid aanpaste aan die van de rest van het verkeer. Steeg de snelheid boven de 50, dan moest de motorrijder weer terugkeren in een rijstrook.

Ondanks dat de resultaten met betrekking tot ongevallen teleurstellend waren, zijn er ook positieve resultaten uit het onderzoek naar boven gekomen. Met name op het gebied van gedrag is de nodige winst behaald. Waar in 2015 nog maar 23% zich hield aan de maximale snelheid van 50 km/u, was dit in 2018 al 40% in de regio's die meededen aan het onderzoek.

Ook het aandeel van mensen die met meer dan 70 km/u tussen de file door reden daalde van 20% naar 9%. Dit heeft vooral te maken met het feit dat het tussen de file doorrijden en de regels die hier aan verbonden zijn, ook meegenomen is in de rijopleidingen. Door deze verandering in gedrag die is waargenomen lijkt ook het wederzijds respect tussen auto en motor te zijn toegenomen geeft het rapport aan. Dit hebben zij op gemaakt uit de gedragingen van de auto bestuurder en/of gebruik van verlichting.

Kijken we specifiek naar het aantal ongevallen dan zien we dat er in de regio's die meededen in totaal 1.827 ongevallen hebben plaatsgevonden. In 1.650 gevallen betrof het lichte ongevallen, met geen tot weinig letsel. Terwijl 161 ongevallen ernstig genoemd konden worden. Hierbij blijven er 16 ongevallen over die een dodelijke afloop kende. Hierbij moet wel worden vermeld dat bij de dodelijke ongevallen geen van regels van het CIF-experiment zijn aangehouden en dat de snelheid in de meeste gevallen vele malen hoger lag dan de toegestane 50 km/u.

Verder is het zo dat het aantal ongevallen dat heeft plaats gevonden, met name kwam doordat de motorrijder een net iets te hoge snelheid hanteerde tijdens het filteren en hierbij onverwacht van rijstrook wisselde of één van de andere regels niet respecteerde.

Andere opvallende resultaat is dat in de regio Gironde het aantal ongevallen verdrievoudigde. Van 13 in 2015 naar 57 in 2018. Een duidelijk aanwijsbare reden is hier niet voor gevonden. Wel is het OZ dat de ringweg van Gironde een sterke toename kende van verkeer, waardoor meer mensen op de motorfiets stapten en de kans op een ongeval dus ook toenam.

Door het toegenomen aantal ongevallen, is dus besloten dat het filteren tussen de file weer verboden wordt. Hiermee is echter geen einde gekomen aan toekomstige onderzoeken. Marie Gautier- Melleray, interministeriële afgevaardigde voor verkeersveiligheid, geeft juist aan dat meer onderzoek wenselijk is. Ze geeft aan dat het doel van dit experiment juist was om het aantal ongevallen terug te dringen. Ondanks dat dit niet gelukt is, zou een nieuw experiment een positiever resultaat kunnen geven.

Dit onderzoek zou een groter aantal regio's moeten bevatten, die ook meer verspreid over Frankrijk liggen.

Daarnaast zou het helpen als de regels die het filteren toestaan scherper worden. Verder zou in een volgend onderzoek de data automatisch gegenereerd moeten worden, waardoor deze betrouwbaarder is.

Er is tot dit besluit gekomen omdat uit het onderzoek dus blijkt dat het een positief effect heeft gehad op het gedrag van motorrijders, maar dat ook automobilisten de motorrijder meer respecteren. Door de regels verder aan te scherpen, meer te focussen op educatie (ook van de automobilist!) en meer gebieden mee te laten doen, hoopt de Franse regering dus op een andere uitkomst. Hiermee is het in toekomst tussen de file doorrijden in Frankrijk nog niet volledig van de baan.

Minder verkeersboetes in 2020: toch nog bijna 8 miljoen keer

Er zijn in 2020 totaal 7.779.461 verkeersovertredingen geconstateerd op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv). Dat is minder dan een jaar eerder, toen werden 8.369.480 verkeersboetes opgelegd onder meer voor te hard rijden, door rood licht rijden en handheld bellen. Dat blijkt uit het jaaroverzicht Wahv 2020. De daling zal mede komen doordat er vorig jaar gemiddeld genomen minder verkeer op de weg was sinds de oproep van de overheid half maart 2020 om zoveel mogelijk thuis te blijven vanwege corona.

De daling van het aantal verkeersboetes is vooral toe te schrijven aan minder op kenteken geconstateerde verkeersovertredingen op grond van de Wahv: 7.223.157 in 2020, tegen 7.838.782 een jaar eerder. Het aantal verkeersboetes na een staandhouding is vorig jaar daarentegen gestegen van 530.698 in 2019 naar 556.304 in 2020. De stijging van het aantal staandhoudingen is deels te verklaren door de versterkte inzet van de politie op verkeersovertredingen, zoals te hard rijden, negeren van een rood verkeerslicht en afleiding door bijvoorbeeld telefoongebruik. Ook geeft de politie aan meer op verkeersgedrag en excessieve overtredingen te concentreren, doordat er door de corona-maatregelen minder geplande en thematische verkeerscontroles plaatsvonden.

SNELHEIDSOVERTREDINGEN

De meeste verkeersboetes zijn opgelegd voor te hard rijden: 6.364.857 in 2020, tegen 6.833.365 een jaar eerder. Het merendeel van deze verkeersovertredingen wordt geconstateerd met digitale handhavingsmiddelen op kenteken. In 2020 zijn 2.803.661 snelheidsboetes opgelegd na controle met een flitspaal, tegen 3.478.825 in 2019. Ook zijn 1.476.304 snelheidsovertredingen middels mobiele radarsets geconstateerd, tegen 1.443.782 een jaar eerder.

Er is een lichte stijging te zien bij het aantal geconstateerde snelheidsovertredingen met trajectcontrolesystemen. Vorig jaar zijn er 18 trajectcontroles bijgekomen op N-wegen. Het gaat om provinciale wegen waar relatief veel ongelukken gebeuren doordat er te hard gereden wordt. Bij de trajectcontroles is in totaal het aantal geconstateerde snelheidsovertredingen gestegen van 1.832.599 in 2019 naar 1.963.918 vorig jaar.

FLITSPAAL TOP 10 VAN 2020: MEESTE BOETES (BRON: TOPGEAR.NL)

1. Waddinxveen – N207 Zuid – 37.058 boetes
2. Westland – N211 Delft – 36.830 boetes
3. Stichtse Vecht – N201 – 31.297 boetes
4. Goeree-Overflakkee – N57 – 29.182 boetes
5. Westland – Wippolderlaan West – 27.117 boetes
6. Zaanstad – N203 – 24.622 boetes
7. Zaanstad – N203 – 23.439 boetes
8. Ede – N310 Zuid – 23.435 boetes
9. Westland – N211 Kijkduin – 22.699 boetes
10. Stichtse Vecht – N201 – 22.347 boetes

TELEFOONGEBRUIK

Bij het aantal boetes voor het vasthouden en gebruik van mobiele telefoons is een opvallende stijging te zien. Vorig jaar werden hiervoor 168.034 boetes uitgeschreven, tegen 121.364 in 2019. Sinds vorig jaar wordt hierop ook met camera's in het verkeer gecontroleerd, maar over het hele jaar gezien is nog het merendeel van deze boetes na staandhouding opgelegd. De groei is nu ook vooral toe te schrijven aan geconstateerde overtredingen voor het in de hand houden van mobiele telefoons op de fiets; dit als gevolg van de aangescherpte wetgeving per 1 juli 2019 ten aanzien van handheld telefoon gebruik. In de maanden juli tot en met december 2019 ging het hier om 21.327 boetes, tegen 47.955 over heel 2020.

BUITENLANDSE VERKEERSOVERTREDERS

In 2020 zijn van de opgelegde verkeersboetes 870.695 boetes naar een buitenlandse verkeersovertreder verstuurd, tegen 1.000.460 een jaar eerder. Vanaf december 2019 zijn ook Cyprus, Denemarken en Griekenland aangesloten op de geautomatiseerde uitwisseling van kentekengegevens op basis van de Europese richtlijn Cross Border Enforcement (CBE).

Dit betekent dat bestuurders uit deze landen automatisch een boete thuis ontvangen wanneer zij in Nederland een verkeersovertreding hebben begaan die met een digitaal handhavingsmiddel is vastgesteld.

Het overzicht van de verkeersboetes op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wahv), ofwel Wet Mulder, wordt samengesteld door het ministerie van Justitie en Veiligheid, Nationale Politie, het CJIB en het Openbaar Ministerie (OM).

FEMA waarschuwt voor valse keurmerken motorkleding

Pas op met het online aankopen van motorkleding bij onbetrouwbare verkoopsites, zo waarschuwt de Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA) alle Europese motorrijders. Volgens de organisatie wordt er motorkleding te koop aangeboden waarvan de veiligheidskeuringen niet deugen of zelfs zijn vervalst. Daardoor kan het zijn dat bij een ongeval deze kleding te weinig of helemaal geen bescherming biedt. In [het artikel](#) vertelt expert Paul Varnserry van de Britse keuringsinstantie PVA-PPA wat hij tegenkomt op internet, waarbij hij drie grote problemen qua veiligheid aanwijst.

KLEDINGSTUK KEUREN, NIET ALLEEN ONDERDELEN ERVAN

De eerste is dat er motorkleding te koop wordt aangeboden waarvan sommige onderdelen misschien wel een Europese CE-keuring hebben, maar dit is niet voldoende omdat elk kledingstuk als geheel moet zijn getest. Oftewel: er kunnen wel CE-gekeurde protectoren in een motorjack zitten, maar als de rek- en treksterkte van de stof of naden niet voldoende is, heeft dat weinig zin; het kledingstuk valt dan snel uit elkaar bij een ongeval of schuurt door. Dit alles staat in de Europese eisen voor Personal Protective Equipment (PPE), waaronder ook motorkleding valt. Opletten dus: als er alleen maar staat dat het kledingstuk CE-goedgekeurde protectoren bevat, is dat niet voldoende om het als motorkleding te kwalificeren: de hele motorjas of motorbroek moet zijn getest en goedgekeurd.

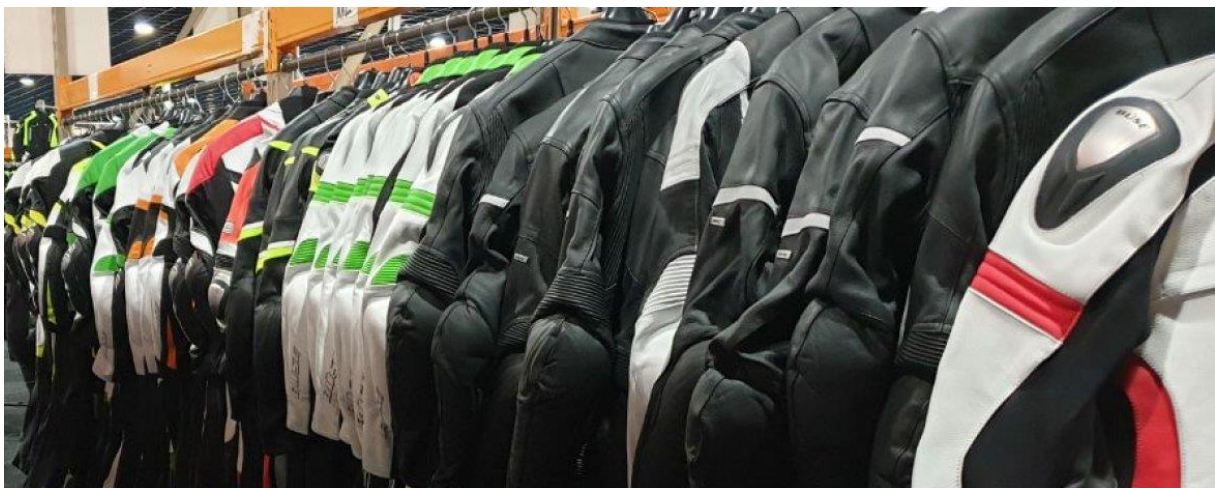
VERVALSINGEN

Tweede probleem zijn valse keuringen. In deze gevallen wordt wel een Europese CE-keuring gemeld, maar blijkt dit gewoon niet waar te zijn. Varnserry laat weten dat bij elk goedgekeurd een 'boekje' moet zitten, met daarin een hele lijst aan gegevens die erin moeten staan. Daarvan zijn natuurlijk ook vervalsingen in omloop, net als voor de ingenaaide CE-labels, maar de officiële boekjes van A-merken (foto) zijn toch vaak herkenbaar als origineel en officieel.

MISLEIDING DOOR KEURINGSINSTANTIES

Voor de fabrikanten van motorkleding is het ook niet altijd even makkelijk, zo meldt Varnserry op zijn LinkedIn-pagina. De veelal Aziatische motorkledingfabrikanten kunnen op hun beurt ook weer misleid worden, doordat ze denken zaken te doen met een bonafide keuringsinstantie, terwijl ze in feite waardeloze keuringscertificaten krijgen.

Alles bij elkaar is het voor motorrijders dus belangrijk om goed op te letten bij de aankoop van beschermende motorkleding. Daarbij bieden bekende verkopers meer zekerheid dan de gemiddelde Ali Express aanbieders, maar het valt niet volledig uit te sluiten dat overal wel eens vervalsingen als echt worden ingekocht.



GRAPPIG HÉ

Wat ik net weer meemaakte! Mensen zijn zo simpel... Ik ga naar de Jumbo om een zak kattenvoer te kopen.

Al in de rij vraagt een vrouw achter me of ik een kat heb. Ik kijk haar aan...(degenen die mij kennen, kunnen zich de blik wel voorstellen) en ik denk... duh ! Waarom zou ik anders kattenvoer kopen, hè ?

Maar impulsief zeg ik nee, ik heb geen kat, vertel haar dat ik weer met het kattenvoer-dieet ben begonnen en dat ik dat eigenlijk niet zou moeten doen, omdat ik de vorige keer in het ziekenhuis terecht kwam ; maar wel 15 kilo lichter !

Ik vertelde haar dat dit het perfecte dieet was, en dat je alleen maar de kattenbrokjes in je zakken hoefde te doen, en elke keer wanneer je honger had, er een of twee op te eten. (ik moet vermelden dat bijna iedereen in de rij geïnteresseerd was in mijn verhaal).

Geschrokken vroeg de vrouw of ik in het ziekenhuis was beland omdat ik was vergiftigd door kattenvoer.

Natuurlijk antwoordde ik : NEE... !

Ik wilde in een boom klimmen om een vogel te vangen, en kletterde toen naar beneden !!!

Ik dacht dat de man achter haar een hartaanval zou krijgen van het lachen !

Na het lezen van dit, moet ik toegeven dat ik dit alleen post om je te laten lachen. Het is jouw beurt om het te kopiëren en iemand anders aan het lachen te maken ... (ik hoop dat het me gelukt is).

We moeten meer lachen er is al zoveel ellende !



TOERKALENDER 2021 CLUBS



01/01/2021 – 30/11/2021

Meer Provincien rit

MTC

Motovatie

Doorlopend

Start te: De Roskam , Hessenweg 212 , 3791 PN Achterveld
Info: Bart Kroezen, Tel.: 06 24787555. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 200 km.
Extra info: € 5,00 overmaken op bankrekening: NL38INGB0002972580 o.v.v.
"MPR", je naam en mailadres

07/03/2021 – 30/06/2021

42e Voorjaarsrit

MC Contact Dordrecht

Doorlopend

Start te: BP tankstation, Laan der Verenigde Naties 113, 3316 AK Dordrecht
Info: Henk Bijkerk tour@mccontactdordrecht.nl Tel.: 06-11221966
Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 125/175 km.
Omgeving: Zuid-Holland Brabant
Inschrijven vanaf: 00:00 tot 00:00
Extra info: Route alleen op GPS
inschrijven alleen mogelijk via onze website:
<https://mccontactdordrecht.nl/inschrijfformulier-voorjaarsrit/>
Meer info: <https://mccontactdordrecht.nl/evenement>

14/03/2021

Klappertandrit

MC Nijverdal-Hellendoorn

Toerit

Start te: Clubhuis het Mollenhol, Imminkservestraat 4, 7447 AZ Hellendoorn
Info: Rikus Tijhuis , Tel.: 06-30397417, toer@mcnh.nl
Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 200 km.
Omgeving: zie website of Facebook.
Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00. Extra info: Incl. koffie bij vertrek.
Internet: www.mcnh.nl Route op GPS. E-mail: toer@mcnh.nl

21/03/2021

42e LENTERIT

MV Almere

Toerit

Start te: Clubhuis MV Almere, Meerveldstraat 55 , 1359 HZ Almere Haven
Info: Dinsdagavond / vrijdagavond. Tel.: 036-5310282
Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 230/180 km.
Omgeving: Veluwe. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00
Extra info: GPS/Garmin vooruit aan te vragen bij toeren@motorvereniging.nl
Info: Deze rit gaat richting de Veluwe. De finishplaats is niet gelijk aan de startplaats.

21/03/2021

Motor uit het vettocht

MC '93 Nijverdal

Toerrit

Start te: Cafe/ Restaurant De Budde, Grotestraat 167, 7443 BE Nijverdal

Info: Albert Tempelman, Tel.: 06 25222969.

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) . Omgeving: Zie www.mc93.nl en facebook mc93

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 10:30. Extra info: Incl. consumptiebon.

Digitale Garmin en Tomtom versie van de toertocht aanwezig

Leden betalen € 4,00

28/03/2021

26ste Voorjaarsrit

MC Alkemade

Toerrit

Start te: MC Alkemade, Weteringlaan 22, 2377 XN Oudewetering

Info: Theo van Emmerik , Tel.: 06-21270285

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 200 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: Gratis koffie . Alleen GPS/Garmin en TomTom. Bos tulpen bij elke 5e inschrijving.

Meer info: www.mcalcemade.nl

28/03/2021

39e Brabantrit

MAC de Grensjagers

Toerrit

Start te: O.J.C. de Box, Bukkumweg 30 a, 5081 CT Hilvarenbeek

Info: Gerard Sonneveld , Tel.: 06-10033019, René van Oevelen, Tel.: 06-53228860

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.). Lengte: 200 km.

Omgeving: Brabant. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Alleen op GPS. Met soepbon op de pauzeplaats

28/03/2021

Voorjaarstoertocht

MC Zwolle

e.o.

Toerrit

Start te: Hotel Lumen, Stadionplein 20, 8025 CP Zwolle

Info: Peter Nelis ,Tel.: 06-51611942 , Geert Schakelaar, Tel.: 038-4603016,

Paul Giesen, Tel.: 038-4226577

Inschrijfgeld: € 7,00(z.h.). Lengte: 175/230 km.

Omgeving: NNB .Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00

Extra info: Info: www.mczwolle.nl. Routes alleen op GPS beschikbaar tijdens inschrijving of op aanvraag bij TC-motorclub@mczwolle.nl. Inschrijfgeld is incl. 1 kop koffie/thee.

Wegens afnemende belangstelling zijn geen plaquettes of jaarhangers meer beschikbaar.

04/04/2021

50e Friesland Toertocht

MTC Noord

Toerrit

Start te: Party Centrum 't Haske, Vegelinsweg 20, 8501 BA Joure

Info: frieslandtoertocht@mtcnoord.nl, toercoordinator@mtcnoord.nl

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 220 km. Omgeving: Friesland

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00.

Extra info: Route uitsluitend op GPS.

04/04/2021

Amstelland rit

MTC Motovatie

Toerit

Start te: DVH, Wimbeldonpark 2, 1185 XN Amstelveen

Info: Bart Kroezen, Tel.: 06 24787555. Inschrijfgeld: € 4,00(z.h.)

Lengte: 100 km. Omgeving: Amstelveen. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00

Extra info: Leden gratis. Voorrijders aanwezig tot 11.00 (zolang voorraad strekt)

Alleen op GPS (Garmin en Tomtom)

04/04/2021

Warming Up rit 2021

Culinair Bikers

Toerit

Start te: Zorgboerderij Rolerisuit, Bredestraat 4, 4823 ZA Breda

Info: Peter v Ineveld , Tel.: 06-53765472 , Jopie Nieuwlaat , Tel.: 06-20728716

Pieter Seegers , Tel.: 06-38276065. toercommissie@culinairbikers.nl

Inschrijfgeld: € 7,00(z.h.). Duo €2,50. Lengte 200 km.

Toerit met gelegenheid om de bijzondere verrichtingen op te halen.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:30

Extra info: Incl. 1consumptie en een kop goede soep toe.

www.culinairbikers.nl

05/04/2021

41e Kaasstadrit

Boreftse MC

Toerit

Start te: Cafe Custwijn, Laageind 1, 3465 KG Driebruggen

Info: Corrie Wetsteijn , Tel.: 0180-314491. Inschrijfgeld:€ 5,00(z.h.)

Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 09:30 tot 12:00

Extra info: Bellen graag na 18:00 uur. Per 10 deelnemers verloting van een kaasje.

Route voor Garmin Satnav.

05/04/2021

Eierit

MTC Mariahout

Toerit

Start te: Buurthuis Mariahout, Bernadettestraat 43, 5738 AV Mariahout

Info: Pieter van der Schoot , Tel.: 06-10871334

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) . Lengte: 200 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00. Extra info: Alleen op GPS, Garmin.

Vooraf inschrijven i.v.m. verschillende versies, niet verplicht. Route wordt dan gemaild.

mtcmariahout@gmail.com. Inclusief consumptie.

05/04/2021

Tullepetanerit

BMW Club Roosendaal

Toerit

Start te: Café Huis ten Halve, Kruisstraat 60, 4707 RC Roosendaal

Info: Piet van Zundert , Tel.: 0165-552244, Ton Gorissen , Tel.: 06-51980960

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 200 km.

Omgeving: Midden Brabant

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: Route alleen op GPS. Niet vooraf. Inschrijfgeld is inclusief consumptie.