

L.O.O.T. INFOWIJZER



NOVEMBER 2021

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. ALLES OVER DE MOTORHELM
6. MEEST VOORKOMENDE SCHADECLAIMS
11. MOTORBERGING.....
13. MOTORNIEUWS
28. TOERKALENDER L.O.O.T. CLUBS

De volgende infowijzer verschijnt december 2021. Kopij voor 28 november 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	06-11221966	infowijzer@loot.nl
		PR Vacant		pr@loot.nl
		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl

De Coördinatoren

PR		Vacant		pr@loot.nl
Internet		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
Clubprofielen		Laurens Boersma	06-16402205	clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen		Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
Redactie Infowijzer		Henk Bijkerk	06-11221966	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 06-11221966 infowijzer@loot.nl

Financiële zaken

Penningmeester (a.i.)

Jan van der Heydenstraat 101, 3744 BB Kootwijkerbroek 06-10921205 penningmeester@loot.nl
Infowijzer November 2021

Alles over de motorhelm

In dit artikel vertellen wat een echt goed passende motorhelm is. Hoe vind je die en wat is het belang van een goede gewichtsverdeling en ventilatie? Onderzoek door helmenfabrikanten heeft duidelijk aangetoond dat bijna driekwart van de motorrijders met een te grote helm rijdt. Het is ook verleidelijk om een (te) ruim passende helm te kopen. In de winkel gaat die vlotjes op en af, er knelt niks en zo staand in de showroom voelt dat comfortabel aan. Diezelfde helm zal met 180 op de Autobahn op je hoofd staan te dansen, zo schudden ("buffetting" in vaktermen) dat je zicht wazig wordt en je hoofd achterover trekken omdat de helm veel te los zit.

Motorhelm

Wel eens opgemerkt hoe strak de helm bij MotoGP coureurs zit? Niet voor niets zijn de maten XS en S de meest gebruikte onder professionele wegracers. Die eisen dat de helm niet beweegt ten opzichte van hun hoofd om zo helder zicht te houden en afleiding door een wiebelende helm te voorkomen. Daarom dragen ze helmen die echt loeistrak zitten, te strak zelfs voor gewoon dagelijks gebruik. OK, niet te losjes, ook weer niet te strak, maar hoe vind ik dan wel de juiste pasvorm?

Wat voor hoofd heb je?

Ervaren motorrijders weten het inmiddels wel. Er is geen enkel helmenmerk dat op alle hoofden perfect past. Vandaar dat ze uit ervaring weten dat ze een "Arai-hoofd" hebben. Of een Shoei, AGV of welk ander merk hoofd dan ook. Het houdt in dat een helm van dat merk ze meteen perfect past.



XS	53 – 54cm
S	55 – 56cm
M	57 – 58cm
L	59 – 60cm
XL	61 – 62cm
XXL	63 – 64cm
XXXL	65 – 66cm
XXXXL	67 – 68cm
XXXXXL	69 – 70cm



Waarmee we direct een lastig onderwerp aanboren. Waar koop je je nieuwe helm? Internet is meestal de bron voor een eerste oriëntatie. Lekker overzichtelijk op een rij en altijd wel een financieel interessante aanbieding te vinden. Maar passen en zelf ondervinden hoe de helm zit is onmogelijk. Ook garantie, onderhoud en het aanpassen van de helm is lastiger dan bij een helm die je bij de dealer in de winkel koopt. En laten we eerlijk zijn, het is niet chique om bij de dealer oeverloos te passen en dan na de gratis koffie op te stappen en online te kopen.

Is winkelen op internet dan niet aan te raden? Dat hangt er vanaf. Weet jij welk merk en maat helm je perfect past dan kan je met een gerust hart online kopen. En ook bij online shops kan je natuurlijk gewoon ruilen als de helm niet past. Maar wil jij een persoonlijk vakkundig advies, direct kunnen passen en eventueel maatwerk, dan is de specialist aan te bevelen. Laatste tip: sommige helmfabrikanten maken verschillende pasvormen van helmen voor verschillende continenten.

Arai bijvoorbeeld gebruikt andere binnenschalen voor helmen die naar Amerika, Europa of Azië gaan en bovendien is de maatvoering én de goedkeuring anders. Ook de kans op nep-merkhelmen is online groter. Is de prijs van die premium motorhelm te mooi om waar te zijn, dan is die dat hoogstwaarschijnlijk ook!

Bas Vis – Motorrijders.nl

MEEST VOORKOMENDE SCHADECLAIMS : DE VALPARTIJ

Motorrijden is heerlijk. Maar jaarlijks krijgen duizenden motorrijders te maken met schade aan hun motorfiets. Een valpartij, diefstal of net geraakt worden door een automobilist bij het verkeerslicht. In deze nieuwe serie zetten wij de meest voorkomende schadeclaims op een rij en, belangrijker nog, we geven je tips om het risico erop te verminderen. We beginnen met een inkopper.

Schade door valpartijen

Het is één van de van de meeste geclaimde schades die wij als verzekeraar binnenkrijgen van motorrijders. Als je casco verzekerd bent, wordt de materiële schade vergoed en is het vooral een deuk in je ego. Met alleen een WA-verzekering kan het een flinke financiële aderlating zijn. En hoe breng je het er lichamelijk af? Met deze tips kun je de kans op een valpartij drastisch verkleinen.

Eerste kilometers van het jaar

De meeste valpartijen gebeuren in het voorjaar. Met het eerste lentezonnetje komt de motor na maanden weer uit de garage. Vol goede moed gaan we verder waar we in het najaar gebleven zijn, met lekker toeren. De meeste van ons stappen na die paar maanden weer met hetzelfde gevoel op als waarmee ze gestopt zijn. Maar let op: Begin niet te overmoedig, een onhandigheidje is zo gebeurd.

Verrast door de omstandigheden

Veel voorkomende oorzaken van een val hebben te maken met de weersomstandigheden, zoals een natte weg, bladeren op de straat of een laagstaand zonnetje. Maak altijd vooraf een bewuste keuze of je met de motor op pad gaat of toch veiliger met de auto of de trein. Wees voordat je op de motor stapt altijd voorbereid op de omstandigheden en laat je niet verrassen.

Te hard door de bocht

Iets te overmoedig, misschien opgejut door je vrienden, stuur je een bocht in. Te hard, veel te hard. Vooral op vakantie, als je de wegen niet kent, wil dit wel eens gebeuren. Vaak gaat het goed, maar zo af en toe ook wel eens mis. Een onschuldige schuiver of misschien erger. Ken je een gebied niet? Laat je niet verrassen door een bocht en pas je snelheid op tijd aan.

Concentratie

Als je niet geconcentreerd rijdt, is een klein foutje snel gemaakt. En precies die ene keer dat het misgaat, die wil je voorkomen. Rij daarom altijd geconcentreerd en wees bewust van je positie en je snelheid in de omstandigheid waar je je op dat moment begeeft. Weet wat er op de weg speelt, focus op de bochten en overschat je eigen kunnen niet.

Meeste motorrijders gaan volledig beschermd de weg op.

Circa 70 procent van alle motorrijders gaat in de zomer altijd volledig beschermd de weg op. Dat blijkt uit onderzoek van Direct Research in opdracht van RAI Vereniging. Volgens RAI Vereniging laten deze cijfers zien dat de meeste motorrijders veiligheid zeer serieus nemen. Desondanks is er nog altijd een groep van 30 procent die in zomermaanden een risico neemt door zich niet volledig beschermd te kleden. Warmte en gebrek aan comfort zijn hier de belangrijkste redenen voor. Volgens RAI Vereniging is juist op dit punt de afgelopen jaren veel vooruitgang geboekt bij de ontwikkeling van motorkleding. Belangrijkste bescherming Motorkleding is de belangrijkste bescherming van een motorrijder. Daarnaast verhoogt het de zichtbaarheid in het verkeer. Een overgrote meerderheid van de motorrijders gaat daarom ook de warmere zomermaanden altijd volledig beschermd de weg op, zo blijkt uit onderzoek onder ruim 500 motorrijders. Tom Crooijmans, voorzitter sectie Motoren van RAI Vereniging is blij dat zoveel motorrijders hun verantwoordelijkheid nemen, maar benadrukt dat nog altijd 30 procent ervoor kiest om zich in de zomer niet altijd volledig te beschermen. In de winter ligt dit percentage lager, circa 14 procent. De motorbroek (20 procent) en laarzen/schoenen (17 procent) worden in de zomer het vaakst thuisgelaten. Opvallend is dat 10 procent van deze groep respondenten ook de motorhelm niet altijd draagt. Crooijmans: "Mede dankzij steeds beter beschermende motorkleding, is het aantal overleden motorrijders in het verkeer in de afgelopen 30 jaren meer dan gehalveerd. In 2020 telde Nederland desondanks nog 42 dodelijke slachtoffers. Ongeveer 40 procent van deze dodelijke ongevallen is eenzijdig. Dat moet en kan minder, te beginnen door altijd volledig beschermd de weg op te gaan." Verdergaande verplichting Momenteel is in Nederland alleen de motorhelm verplicht. Maar liefst 74 procent van alle respondenten is echter voor verdergaande verplichtingen ten aanzien van het dragen van beschermende motorkleding.

Op de vraag wat men ertoe zou bewegen om 100 procent beschermd de weg op te gaan, antwoordt 45 procent van de respondenten dat men dit zou overwegen als motorkleding comfortabeler zou zijn. 38 procent van de ondervraagden zou graag wettelijk vastgelegde regels zien omtrent motorkleding en 30 procent zou graag meer duidelijkheid hebben omtrent welke kleding nu precies veilig is. Ten slotte zegt 18 procent te overwegen volledig beschermd te rijden als er meer aanbod in stijlvollere kleding zou zijn. Volgens de RAI Vereniging worden er juist op het punt van stijl en comfort veel stappen gezet. Er is steeds meer aandacht voor betere ventilatie, variatie en stijl in motorkleding. Ook voor in de zomer. Sommige motorkleding is bijna niet meer van normale casual en sportkleding te onderscheiden, terwijl niet wordt ingeboet op veiligheid. Hiermee kun je prima over straat of naar je werk, waardoor de drempel om altijd volledig beschermd de weg op te gaan, nog lager wordt. Daarnaast zijn er ook ontwikkelingen waarbij kleding wordt uitgerust met airbags en sensoren. Deze zogenaamde 'connected' kleding kan bijvoorbeeld plotselinge weersveranderingen monitoren en de motorrijder tijdig waarschuwen. Nieuwe Europese regels Sinds 2018 zijn de Europese regels voor motorkleding verder aangescherpt. Deze regels bevatten een omvangrijk pakket van eisen waar motorkleding tegenwoordig aan dient te voldoen, opgedeeld in diverse beschermingsklassen. Omdat niet iedere motorrijder hetzelfde is en ook de omstandigheden nogal verschillen, zijn er diverse classificaties, van A tot AAA (hoogste klasse). Deze regels zijn opgesteld om de motorrijder beter te beschermen en de mate van bescherming eenvoudig en eenduidig valt af te lezen. De afgelopen jaren schommelt het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tussen de 40 en 50 per jaar. Om de toegevoegde waarde van motorkleding in de praktijk nog beter in kaart te brengen, is volgens de RAI Vereniging meer onderzoek en een betere registratie bij ongevallen nodig. Momenteel wordt motorkleding niet meegenomen in de registratie van ongevallen, terwijl hieruit essentiële informatie kan worden gehaald om het verkeer op de weg nog veiliger te maken

Rijden in de herfst

De kans op bladeren op de weg is groter en de regen kan horizontaal voorbij komen vliegen. Maar jij blijft toch gewoon doorrijden! Wij bekijken het van de positieve kant en de herfst kan zeker nog hele fijne motorrijdagen verzorgen. Maar rij veilig en hou deze herfsttips in gedachten.

Ga voorbereid op pad

Het weer kan op één dag makkelijk omslaan, van warm naar koud maar ook van droog naar nat en van windstil naar storm. Houd dus goed de weersverwachtingen in de gaten en neem het zekere voor het onzekere. Het is beter om met een regenpak op stap te gaan dan je kleding twee dagen te moeten laten drogen omdat je tot je onderbroek bent natgeregend.

Verschillende ondergrond

Nee, het asfalt zal niet veranderen maar datgene wat tussen het asfalt en je banden komt wel. Bladeren, takken en zand waaien door de grotere kans op wind de weg op en zeker als de bladeren uit de bomen vallen brengt dit veel risico met zich mee. Modder van landbouwvoertuigen rond weilanden is ook funest voor het rijplezier. Dit alles in combinatie met regen maakt de ondergrond verraderlijk, zeker in de bochten. Dit vergroot de kans op een valpartij enorm.

Temperatuur en de grip van banden

Als de temperatuur buiten zakt, warmen de banden ook minder snel op. Hierdoor zul je pas later gebruik kunnen maken van de optimale grip van de banden. Dit verschilt uiteraard per band. Waar sportbanden pas op een hogere temperatuur hun optimale grip geven, bieden tour- en winterbanden bij een lagere temperatuur al hun ideale grip. Rij je vaak in regen en het gehele jaar door, dan is het aan te raden om hier je bandenkeuze op aan te passen.

Witte vlakken en reparaties aan het wegdek

De verf die gebruikt wordt voor aanduidingen op het wegdek is in de loop der jaren een stuk verbeterd. De stroefheid is sterk verbeterd, maar dit wil nog niet zeggen dat dit overal zo is. Van tevoren is niet te zien of de geverfde markeringen op de weg wel of niet glad zijn, dus vermijd deze zo veel mogelijk. Maak ook geen haastige manoeuvres waardoor je onderuit kan glijden. Dit geldt ook voor de minder opvallende teerstrepen waarmee scheuren in het wegdek gerepareerd worden. Deze worden bij regen een stuk gladder waardoor de kans op het verliezen van grip groter is. Ook zijn putdeksels en tram- en treinsporen met natte omstandigheden spekglad. Probeer deze dan ook te vermijden of haaks overheen te rijden.

Eindelijk een zonnige dag, maar let dan ook goed op!

Niets is zo verraderlijk als laagstaande zon. Niet alleen voor jezelf maar ook voor de medeweggebruikers. Bij kruisingen of afslagen is de kans dat jouw tegenligger verblind kan zijn door de zon net zo groot. Jij kan diegene wel goed zien als je de zon in je rug hebt, maar dat hoeft niet zo te zijn voor de ander. Verplaats je hierdoor in de medeweggebruiker en pas hier je rijstijl op aan.

Maar dat is nog niet alles

Het gaat niet alleen over anticiperen en aanpassen van je weggedrag, maar ook over de staat van de motor en de kleding die je draagt. Zorg voor voldoende profiel op je banden zodat de regen goed afgevoerd kan worden. Het is ook aan te raden om je kleding op de wisselende weersomstandigheden aan te passen, bijvoorbeeld door waterdichte kleding te dragen. Neem een warm vest mee voor een avondrit en zorg voor reflectiemateriaal op je kleding tijdens de donkere dagen voor meer zichtbaarheid.

Motorrijders.nl



Motorberging, wat is er mogelijk?

Jouw motor 'opbergen' kan op veel manieren. Buiten in de kou of warm in de garage. Of gewoon in de huiskamer, mits jouw partner het er mee eens is! Maar welke manieren van motorberging zijn er precies? Wij hebben ze voor je op een rij gezet!

Buiten in de kou

Tsja, dit is niet echt opbergen maar gewoon in weer en wind parkeren voor de deur of in de tuin. Makkelijk en snel, maar niet echt gewenst. Motoren zijn niet van suiker gemaakt, maar de kans op roestvorming is wel groter dan wanneer hij droog geparkeerd staat. Een stevige hoes – die geschikt is voor buiten – is zeker een aanrader. Verheul maakt dikke, stevige hoezen die je direct over de motor trekt na een rit en zijn bestand tegen de hitte van de uitlaat. Deze houden regen en wind buiten voor een beter behoud van jouw motor. Zo staat hij toch 'droog'.

In de huiskamer

Warm, droog en in het zicht als je op de bank tv zit te kijken. Niets mis mee! Leg wel wat onder de standaard tegen krassen op de vloer. En ruik even of de tankontluchting niet teveel benzinelucht verspreid in huis. Dit wil nog wel eens voorkomen als deze niet meer goed werkt. Tip: maak geen burn-outs in de huiskamer! Het rubber van de band krijg je erg lastig uit de gordijnen!

Motorberging in de schuur of garage

Een kleine schuur of een grote garage, zolang de motor droog en uit de wind staat, is perfect. Een verwarmde garage is helemaal een pluspunt. Staat de motor voor een langere tijd stil, bijvoorbeeld in de winter of een lange vakantie? Zet hem dan op paddockstands. Net wat beter voor de banden!

Staat jouw motor in de schuur of garage, dan kun je hem vertroetelen met een “binnenhoes.” Dit zijn dunnere hoezen dan de buiten-versies en ademen perfect zodat er geen condensvorming bij de motor kan ontstaan. Ook beschermt hij jouw motor tegen stof en vuil. Let er wel op dat jij of een andere bezoeker niet per ongeluk tegen de motor aan stoot of er iets tegenaan laat vallen. Dat zou zonde zijn! Met een verhuisdeken kun je hem desgewenst nog extra beschermen tegen stoten.

Kunststof of houten motorberging

Houten bergingen voor jouw motor zijn zo aan te schaffen. Hier zijn een aantal houten motorbergingen verkrijgbaar, maar de handige rijder bouwt deze zelf. Even langs de bouwmarkt voor wat hout en scharnierwerk, zaag en accu-tol erbij en bouwen maar! Een motorberging van kunststof is ook nog een optie. Deze hebben geen last van de weersinvloeden waar hout kan gaan rotten na verloop van tijd. Ook schelen deze aanzienlijk in gewicht. Je moet ze wel mooi vinden, zo’n grote plastic container om jouw mooie motor.



MOTORNIEUWS



Traditiegetrouw heeft het demissionair kabinet op Prinsjesdag de Miljoenennota en de Rijksbegroting voor 2022 gepresenteerd. De Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) verwelkomt de toezeggingen van het kabinet voor de verdere uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, maar betreurt dat er geen aanvullend budget is vrijgemaakt voor verkeersveiligheidsprojecten gericht op gedragsverandering.

De KNMV is positief over de aangekondigde plannen om €50 miljoen te reserveren voor innovatie op het gebied van verkeersveiligheid. De KNMV ziet graag dat dit budget wordt besteed aan innovatie gericht op gedragsverandering. Uit ervaring weten we namelijk dat daar nog belangrijke winst te behalen is. Naast fietsers en voetgangers behoren ook motorrijders tot de groep kwetsbare verkeerdeelnemers. Het is daarom belangrijk dat motorrijders blijven werken aan een bewuste en slimme verkeersdeelname door bijscholing.

Daarnaast verwelkomt de KNMV de aankondiging van het kabinet om de meest verkeersonveilige locaties op het wegennet te bestrijden, voornamelijk op de provinciale wegen.

Het 'vergevingsgezind' inrichten van het wegennet – waarbij ongevallen tot zo min mogelijk letsel leiden – is hierbij van groot belang. Bijna de helft van de motorfietsslachtoffers valt bij ongevallen op N-wegen buiten de bebouwde kom, bijvoorbeeld als gevolg van gaten in de weg, hobbels op de weg, lantaarnpalen in de buitenbocht of gevaarlijke geleiderails. De KNMV adviseert het kabinet om investeringen te richten op weginrichting en wegmarkering, o.a. door straatverlichting te voorzien in de binnenbochten van N-wegen, en grindbakken in plaats van vangrails in bochten te plaatsen.

Motomonks failliet

Motomonks Nederland B.V. is door de rechtbank Midden-Nederland failliet verklaard. Motomonks heeft twee fysieke motorkledingwinkels, waarvan er één in Utrecht is gevestigd en één in Rotterdam. Daarnaast heeft Motomonks ook nog een webshop. Motomonks verkocht motorkleding en heeft afgelopen december middels een Crowdfunding nog een lening van €95.000,- weten te bemachtigen om een partij voorraad in te kunnen kopen.

Motomonks Utrecht is feitelijk de opvolger van MotorCity Utrecht, wat weer een tweede vestiging van MotorCity Amsterdam was. In 2020 werd er naast de winkel in Utrecht ook een winkel in Rotterdam gestart. Beide winkels zijn gesloten, maar de webshop lijkt tot op heden nog open.

Eigenaar van Motomonks is Peter Goedhart, hij heeft lange tijd de leiding gehad over MotorCity Amsterdam, maar daar is al geruime tijd een nieuwe eigenaar in de zaak.

Mulders Motoren Veendam failliet verklaard.

Na Motomonks is ook Mulders Motoren in Veendam failliet verklaard. De dealer van KTM en Husqvarna is al sinds 1956 actief en of er een doorstart gaat komen is tot op heden onbekend. Het bedrijf is in 1956 opgericht en is volgens het [faillissementsdossier](#) op 23 september failliet verklaard. Mulders Motoren is de tweede motor gerelateerde zaak die afgelopen tijd de deur moet sluiten.

Drie miljoen boetes in tweede deel 2021, waarvan 84% voor snelheid

In het tweede tertiaal (mei t/m augustus) van 2021 zijn 2.977.737 verkeersovertredingen geconstateerd. Dat is meer dan in dezelfde periode een jaar eerder, toen werden 2.679.310 verkeersboetes opgelegd, 84% van die bekeuringen was voor snelheidsovertredingen. Maar liefst 95% van alle boetes werd uitgeschreven door automatische apparatuur, in maar 5,25 van alle overtredingen volgde staande houding door de politie. Dat blijkt uit het tweede tertiaal overzicht 2021 van het Ministerie van Justitie en Veiligheid.

De stijging van het aantal geconstateerde verkeersovertredingen in het tweede tertiaal dit jaar is volgens het Ministerie van Justitie en Veiligheid waarschijnlijk voor een deel te verklaren doordat het in de maanden mei t/m augustus vorig jaar een stuk rustiger was op de weg na de oproep van de overheid half maart 2020 om zoveel mogelijk thuis te blijven vanwege corona.

MEER TRAJECTCONTROLES

Daarnaast zijn meer trajectcontrolesystemen werkzaam ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Het aantal verkeersovertredingen geconstateerd met digitale handhavingsmiddelen is gestegen van 2.497.472 in de maanden mei t/m augustus 2020 naar 2.822.256 in 2021. Het aantal staande houdingen daarentegen was vorig jaar verhoudingsgewijs hoger dan dit jaar. Het aantal verkeersboetes na een staande houding bedroeg in het tweede tertiaal van dit jaar 155.481, tegen 181.838 in dezelfde periode in 2020. De noodzaak voor herstel na de grote inzet tijdens corona en de grote vraag naar politie-inzet door andere maatschappelijke ontwikkelingen zijn hier mogelijke verklaringen voor, aldus het ministerie.

SNELHEIDSOVERTREDINGEN

De meeste verkeersboetes worden opgelegd voor te hard rijden: 2.514.616 in tweede tertiaal van 2021, tegen 2.225.014 in dezelfde periode een jaar eerder. Het overgrote merendeel van deze verkeersovertredingen wordt geconstateerd met digitale handhavingsmiddelen op kenteken. In de maanden mei t/m augustus van 2021 zijn 1.102.470 snelheidsovertredingen geconstateerd met behulp van een flitspaal, 849.545 met een trajectcontrole en 512.277 door mobiele radarsets.

Bij de trajectcontroles is een stijging te zien van 670.448 vorig jaar naar 849.545 dit jaar. Dit is deels verklaarbaar, doordat er meer van deze systemen in werking zijn. Ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar zijn er 16 trajectcontroles bijgekomen op N-wegen.

BUITENLANDSE VERKEERSOVERTREDERS

In het tweede tertiaal van 2021 zijn 330.867 verkeersboetes naar een buitenlandse verkeersovertreder verstuurd. Dat is iets minder dan de 339.876 in dezelfde periode in 2020.

TOP 10 FLITSPALEN SNELHEID

1. Goudse Poort richting A12 in Gouda: 17.265 boetes (nieuwe flitspaal)
2. N57 Provincialeweg in Goedereede: 14.909
3. N211 Wippolderlaan West in Wateringen: 12.066
4. N303 in Putten: 11.969
5. Goudse Poort richting Centrum Gouda: 11.645 (andere richting van nr. 1)
6. N201 bij Vreeland: 11.109
7. N470 t.h.v. Kruithuisweg Oost in Delft: 10.846
8. Gooweg Zuid-West in Noordwijk: 9944
9. N207 Zuid in Waddinxveen: 9692
10. Emmaviaduct Zuid in Groningen: 9408

Kawasaki Motors: snel omschakelen naar motorfietsen op waterstof

Kawasaki belooft elektrificatie van haar belangrijkste modellen in 2035 voor de "ontwikkelde" landen, waarbij zowel Battery Electric Vehicles (BEV) als Hybride Electric Vehicles (HEV) ontwikkeld zullen worden. Daarnaast zal het merk vooral ook motorfietsen gaan maken die waterstof als brandstof gebruiken. Gemiddeld moeten er in 2025 elk jaar 16 nieuwe motorfietsmodellen geïntroduceerd gaan worden, maar tot 2025 moeten er al tien nieuwe elektrische of hybride modellen voor motorfietsen gepresenteerd zijn, voor de eveneens BEV/HEV vierwielers (quad/ATV) zullen dat er 5 worden, zo belooft Kawasaki Motors president Hiroshima Ito.

WATERSTOF

Bij Kawasaki is het beseft er dat bij 'grote' motoren elektrificatie lastig is, omdat het gewicht daarbij teveel stijgt. Ook blijven motoren op waterstof 'gewone' motoren, waardoor de omschakeling minder groot is maar toch CO2-neutraliteit kan worden bereikt. Kawasaki ziet daarom vooral veel in waterstof als brandstof voor nieuwe motorfietsen, vooral de grotere modellen voor de Europese en Amerikaanse markt, maar kiest daarnaast ook voor hybride aandrijvingen. Die zullen, net als nu bij auto's, kunnen schakelen tussen de motor, al dan niet op waterstof, en elektrische aandrijving.

DUIDELIJKE TARGETS

In een zeer uitgebreid document zet Hiroshi Ito, als president van Kawasaki Motors, zo duidelijke doelen voor de toekomst van de motorfabrikant. Opvallend, want alle andere motorfabrikanten houden de toekomst liever vaag, met vooral goede bedoelingen maar dan zonder harde keuzes en deadlines.

Snelheidsovertreding Duitsland twee keer zo duur

De Duitse boete systematiek is vernieuwd en goedgekeurd door de federale raad. Volgens de federale raad zijn de nieuwe en verhoogde boetes met name bedoeld om fietsers en overig kwetsbaar verkeer te beschermen. In de praktijk worden boetes gemiddeld genomen echter simpelweg twee keer zo duur, met daarbij als kanttekening dat Duitsland tot nu toe relatief lage boetes hanteerde. Over ongeveer drie weken zou de nieuwe 'prijslijst' in werking moeten treden.

Wie vanaf dan binnen de bebouwde kom 10 kilometer per uur te snel rijdt is geen €15,- maar €30,- kwijt. Buiten de bebouwde kom gaat dit van €10,- naar €20,-. Voor wie 30 kilometer per uur te hard rijdt buiten de bebouwde kom gaat de boete van €80,- naar €150,-, waarbij er ook rijontzegging van een maand wordt opgelegd. Toch wordt er in de nieuwe regeling minder snel een rijontzegging opgelegd. Daar waar bij een overtreding van 20 kilometer per uur binnen de bebouwde kom een rijontzegging van een maand werd opgelegd, is dit nu pas vanaf 30 kilometer per uur zo.

Ook het onjuiste gebruik van de vluchtstrook wordt met de nieuwe regelgeving zwaar beboet. Wie onrechtmatig gebruik maakt van de vluchtstrook kan een boete verwachten van €240, twee punten aftrek van het rijbewijs en rij ontzegging van een maand. Met name voor motorrijders is dit een zware sanctie. In Duitsland is het verboden voor motorfietsen om tussen de files door te rijden, waardoor het regelmatig voorkomt dat zij gebruik maken van de vluchtstrook.

Volgens Jan Ginhold directeur van Geblitzt.de (de Duitse variant van verkeersboete.nl, die hulp bieden bij het aanvechten van verkeersboetes) kan dit voor de motorrijder zelfs gevaarlijk zijn. Wanneer er sprake is van hoge temperaturen en een motorrijder moet achteraan aansluiten in de file, maakt dit hen namelijk kwetsbaar voor de hitte en achteropkomend verkeer. Of een oplegging van een rijverbod en een hoge boete dan de juiste keuze is, valt volgens Ginhold te betwijfelen.

Ook de boetes van het foutief parkeren zullen verhoogd worden. Vanaf vorig jaar zijn de regels hiervoor al aangescherpt, waarbij het ook mogelijk is geworden om motorfietsen geparkeerd op het trottoir te beboeten wanneer zij 'hinder' veroorzaken. Het eerdere boetebedrag hiervoor lag op €20,-. Binnen de nieuwe regelgeving is dit bedrag verhoogd naar ten minste €70,-. Wanneer er echter een gevaarlijke situatie of schade uit ontstaat, wordt dit bedrag verhoogd naar €80,- en €100,-. In hoeverre bovenstaande regelgeving ook daadwerkelijk wordt toegepast op motorfietsen is echter niet bekend.

Meer particuliere radarcontroles in Frankrijk

Sinds 2018 heeft Frankrijk de snelheidscontroles opengesteld voor particuliere bedrijven. Dit werd toen gedaan om de politie te ontlasten. Sinds 2018 rijden er onopvallende auto's rond in diverse regio's voorzien van de nodige radar en camera apparatuur om de snelheid te controleren en waar nodig te beboeten. De onopvallende auto's rijden een bepaalde route en worden bestuurd door één persoon die geen interactie heeft met het systeem in zijn auto, de bestuurder weet ook niet hoe vaak er vanuit zijn auto 'geflitst' wordt. De gegevens worden automatisch doorgestuurd naar een verwerkingscentrum. De foto's worden, voordat de overtreder beboet wordt, eerst nog gecontroleerd door een ambtenaar.

Frankrijk heeft aangekondigd dat de inzet van particuliere snelheidscontroles uitgebreid gaat worden, daar komen dus ook meer van dit soort radarauto's bij. Voor het einde van 2022 moeten er 400 van deze auto's rondrijden, dit zijn er nu nog 223. Ook zullen er nog vier regio's toegevoegd worden aan de inmiddels acht actieve regio's.

Huidige regio's :

- Normandië
- Bretagne
- Pays de la Loire
- Centre-Val de Loire
- Grand Est
- Hauts-de-France
- Bourgogne-Franche-Comté
- Nouvelle-Aquitaine

Nieuwe regio's:

- Ile-de-France
- Auvergne-Rhône-Alpes
- Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Occitanie

De verwachting is dat dat er vanaf 2023 in de nieuwe regio's daadwerkelijk beboet gaat worden, dit vanwege een installatie en testperiode van de nieuwe apparatuur.

Amsterdam start proef met lawaaiflitspaal

De gemeente Amsterdam gaat proeven doen met zogenaamde lawaaiflitspalen. Er zal gestart worden met het plaatsen van drie palen voorzien van speciale decibel meters. Bij een overtreding zal het kenteken van de overtreder geregistreerd worden en wordt de boete opgestuurd. Echter, de eerste drie palen zullen puur voor testdoeleinden gebruikt gaan worden. Tussen Meer in Nieuw-West, de Valkenburgerstraat in Centrum en bij de RAI in Zuid zullen de palen geplaatst worden. Dit zijn plekken binnen de gemeente waar vooral groepen of 'groepjes' motorrijders hard optrekken met vaak open uitlaatdempers.

Op het moment zijn er al wetsartikelen die geluidsoverlast door motorvoertuigen verbieden. De boetes die bij een overschrijding van de toegestane DB's horen zijn niet mild.

De handhaving schijnt nu alleen nog erg complex te zijn en het vergt de nodige capaciteit van de handhavers. Begin vorig jaar werd het Actieplan Geluid in de gemeente Amsterdam behandeld en overlast door motorvoertuigen was het grootste thema onder de inspraakreacties. In de afgelopen jaren zijn er ook al verschillende petitie aangeboden over de kwestie.

Als de testen met de lawaaiflitspalen de gewenste (betrouwbare) data weten te verzamelen over de geluidsoverschrijdingen, dan wil wethouder van verkeer, Egbert de Vries, de lawaaiflitspalen bij het kabinet laten certificeren en de test omzetten naar een definitief middel om de geluidsoverlast te bestrijden. Meer grote steden, waaronder ook Rotterdam, zijn plannen aan het opstellen om verschillende handhavingsmiddelen te testen om de geluidsoverlast te kunnen beboeten en terugdringen. Zo werd er in Rotterdam in april van dit jaar al gesproken over de inzet van akoestische flitspalen.

Uiteindelijk zal het ook afhangen van de samenwerking met de politie en het Rijk om alles na het overhandigen van betrouwbare testdata rond te krijgen met betrekking tot het beboeten en handhaven. Het zal dan ook niet vreemd zijn dat er misschien landelijk een soortgelijke lawaaiflitspaal zal worden geïntroduceerd als deze testen het gewenste resultaat kunnen opleveren.

Euro NCAP test rijhulpsystemen op zichtbaarheid motorrijder

Motorrijders zijn vaak niet goed zichtbaar voor de verschillende elektronische rijhulpsystemen in auto's. Deze rijhulpsystemen (ADAS) bestaan onder andere uit adaptive cruise control, die automatisch afstand houdt tot de voorligger, rijbaanassistentie en een noodremsysteem. Met name in de laatste paar jaar maken deze systemen ook een flinke opmars in goedkopere auto's, waardoor er dus steeds meer auto's met zulk soort systemen op de weg komen. Deze systemen zorgen ervoor dat auto's een hogere veiligheidsscore in de Euro NCAP test scoren, van ten minste 4 sterren. Volgens de FEMA (Federatie van Europese Motorrijdersverenigingen) is dit een zorgelijke ontwikkeling, juist omdat veel van deze systemen niet getest zijn met motorrijders in het achterhoofd.

Al in 2016 kwam de RDW met een onderzoek waaruit naar voren kwam, dat de ADAS systemen in auto's moeite hebben met het detecteren van motorrijders. Zo grijpt de adaptieve cruise control later in bij het zien van motorrijders. Hierdoor ontstaat een minder veilige volgafstand.

Het grootste probleem ontstaat echter wanneer motorrijders meer aan de zijkant van de rijstrook rijden. In dat geval 'zien' de ADAS systemen de motorrijder vaak helemaal niet, waardoor ingrijpen van de bestuurder nodig is.

Op basis van deze testen, hebben de RDW en FEMA druk uitgeoefend op Europees niveau en met succes. Euro NCAP heeft een test ontwikkeld, speciaal voor het detecteren van kwetsbare weggebruikers door ADAS systemen. Hier valt ook de motorrijder onder, waarvoor de organisatie speciaal een crashtestdummy in zal zetten vanaf 2023.

Deze nieuwe test zal de volgende ADAS systemen meenemen in de resultaten:

Autonom Noodrem systeem (AEB), dit systeem remt zelfstandig bij het detecteren van een mogelijke crash

Botswaarschuwing voorzijde (FCW), een audiovisueel signaal dat de autorijder waarschuwt bij een mogelijke botsing aan de voorkant

Autonome nood sturingreep (AES), bij het detecteren van een gevaar op een crash, stuurt dit systeem automatisch weg van het gevaar

Ondersteunende sturingreep (ESS), dit systeem ondersteunt de bestuurder bij het uitvoeren van een ontwijkende manoeuvre op een mogelijk ongeval

De testdummy op de motorfiets zal gekleed zijn in een zwarte jas en blauwe spijkerbroek. Volgens Euro NCAP komt deze combinatie het meest overeen met de zichtbaarheid van de gemiddelde motorrijder. Iets waar zeker in de wintermaanden vraagtekens bij gezet kunnen worden, aangezien de meeste motorpakken volledig zwart of donkergekleurd zijn met hooguit wat reflecterende delen.

Ook de weg waarop de test op wordt uitgevoerd kent strikte voorwaarden. Zo wordt de test uitgevoerd op een volledig droge geasfalteerde weg, waarbij er geen grote ongeregelheden in het wegdek aanwezig mogen zijn. Putten en kuilen, maar ook een lichte helling maken dus geen onderdeel uit van de test. Enerzijds begrijpelijk, daar botsproeven met auto's ook vaak op zeer vlak terrein plaatsvinden.

Aan de andere kant geeft de Euro NCAP zelf aan dat de meeste ongelukken met kwetsbare weggebruikers plaats vinden in stedelijke gebieden.

Waarbij de wegen in Europese binnensteden toch vaak onderbroken worden door tramrails, putdeksels of klinkers.

Verder is het zo dat het grootste gedeelte van de testen overdag plaats zal vinden, waarbij er geen extremen mogen zijn, zoals harde wind of een zicht minder dan 1 kilometer. Daarnaast mogen er geen andere voertuigen, bouwwerken of andere personen in een straal van 4 meter van de testauto zijn. Euro NCAP heeft hier een logische verklaring voor; om een duidelijk beeld te schetsen van wat de sensoren werkelijk zien, is het belangrijk dat deze niet verstoord worden door de omgeving.

Zeker gezien het onderzoek van de RDW dat motorrijders vaak helemaal niet of slecht zichtbaar zijn, is het een flinke stap in de goede richting dat deze systemen nu specifiek getest worden op de zichtbaarheid van de motorrijder. Daarnaast zijn dezelfde soort testen voor auto's onder ongeveer dezelfde omstandigheden. Maar, juist omdat het hier gaat om autonome systemen, is verdere ontwikkeling van de testen, met slecht zicht en wegdek onder echt stedelijke omstandigheden, nog wel nodig.

De test zelf bestaan uit meerdere scenario's. Er worden verschillende testen uitgevoerd, waarbij de auto het achteropkomende verkeer is. De motorrijder staat hierbij stil of vertraagt stevig, waarbij het doel is, dat er gekeken wordt wanneer de verschillende systemen ingrijpen. Daarnaast wordt er een test uitgevoerd, waarbij de auto afslaat en de motorrijder voorrang heeft volgens de rechtdoor-op-dezelfde-weg regel. Ook hierbij zullen er verschillende snelheden worden toegepast, die variëren tussen de 10 en 20 kilometer per uur voor de auto en 30 tot 60 kilometer per uur voor de motorrijder.

Als laatste zal er een test plaatsvinden, waarbij de motorrijder de auto inhaalt tot een snelheid van boven de 80 kilometer per uur.

Wanneer er tijdens de test een crash plaatsvindt, moet de test herhaald worden, waarbij de snelheid met 5 kilometer omlaag gaat. Doel van de test is om te kijken of de eerder genoemde systemen op tijd in werking treden. Hoe hoger de snelheid bij een succesvolle test, hoe hoger de puntenscore uiteindelijk zal uitvallen. Ook voor de scenario's geldt dat deze onder strikte voorwaarden plaats vinden. Dus geen plotselinge manoeuvres van één van beide voertuigen, ook snel optrekken van motorrijder wordt uitgesloten.

Ondanks de klinische opzet van de test, lijkt dit alles een goede ontwikkeling van de Euro NCAP test procedure. Autofabrikanten worden hierdoor immers in de nabije toekomst al gedwongen om de ADAS systemen te ontwikkelen met kwetsbare weggebruikers als uitgangspunt.

Yamaha Motor Benelux niet op Motorbeurs Utrecht 2022 en

Salon Brussel

De wereldwijde veranderingen als gevolg van de coronapandemie hebben bij Yamaha Motor Europe, branche Benelux geleid tot een nieuwe, meer dealer-gefocusste strategie. Concreet betekent dit dat het merk haar 2022-modellenlijn zal presenteren op de EICMA-show in Italië, waarna klanten tijdens diverse lokale evenementen bij dealers worden uitgenodigd om de producten zelf te proberen en ervaren. Dit houdt in dat Yamaha begin 2022 niet aanwezig zal zijn op Motorbeurs Utrecht en het Salon in Brussel.

VERTROUWDE OMGEVING

Country Manager Mario Janssen legt uit: “Bij de grote shows kan als gevolg van de pandemie maar een beperkt aantal bezoekers aanwezig zijn. Dit houdt in dat we onze rijders en fans via andere manieren kennis moeten laten maken met onze nieuwe modellen. Dit gebeurt gedeeltelijk online, maar daarnaast beseffen we dat de beleving van klanten met Yamaha producten steeds belangrijker wordt. Daarom willen we klanten een expertise laten beleven en zorgen dat ze de producten zelf kunnen ervaren. Onze Yamaha-dealers zijn de belangrijkste contactpersonen voor alle Yamaha-rijders en daarom is het eigenlijk heel logisch dat zij onze klanten deze expertise gaan aanbieden. In een vertrouwde omgeving voor zowel de klant als de dealer.”

YAMAHA DEMO RIDE TOUR

De belangrijkste nieuwe troef van Yamaha is de Demo Riede Tour. Tijdens deze tour doet een indrukwekkende truck met nieuwe en bestaande motoren lokale Yamaha-dealers aan. Yamaha komt dus naar je toe volgend jaar!

Geïnteresseerden krijgen de kans om – geheel vrijblijvend – de hele modellenvloot te bekijken en testritten te maken. Daarnaast zijn er vele andere activiteiten te doen, leuke prijzen te winnen en aanbiedingen te scoren.

De Yamaha Demo Ride Tour is dus een grote, lokale show in de vertrouwde omgeving van de lokale Yamaha-dealer. Meer informatie over de Yamaha Demo Ride Tour kun je binnenkort terug vinden op de Yamaha-website.

YAMAHA EXPERIENCE EVENT

Naast grote lokale evenementen zal er vanuit Yamaha bovendien een groot Experience event georganiseerd worden, zodra alle versoepelingen en maatregelen het toelaten. Tijdens dit unieke event krijgen alle Yamaha fans de mogelijkheid kosteloos en vrijblijvend plezier te maken met allerlei Yamaha producten, naast meet en greets met coureurs, shows, workshops, muziek en nog veel meer.

Betekent dit alles dan dat Yamaha rond het Salon en MOTORbeurs Utrecht helemaal niets doet? Daarover is Mario Janssen duidelijk: "Uiteraard laten we bij Yamaha het Salon en Motorbeurs Utrecht niet stilletjes voorbijgaan. Rijders en fans kunnen dan ook iets heel speciaals verwachten tijdens deze periodes. Hou de Yamaha-socials en website in de gaten!"

Posbank op piekmomenten afgesloten voor motoren èn auto's

De bij motorrijders populaire Posbank bij Arnhem wordt niet volledig afgesloten voor verkeer, maar het Nationaal Park Veluwezoom gaat wel in het hoogseizoen in weekends en feestdagen grotendeels op slot voor auto's en motoren. Dit moet het tussen 1 april en 31 oktober onmogelijk maken om op die 'piekmomenten' een rondrit door het gebied te maken, afsluitingen op de Bovenallee en de Beekhuizenseweg gaan dit voorkomen. De maximum snelheid gaat daarbij ook naar maar 30 kilometer per uur. Uiteindelijk betekent dit dat de Posbank juist in de weekends van het motorseizoen afgesloten zal zijn voor gemotoriseerd verkeer, waardoor veel motorrijders gedupeerd worden.

De gedeeltelijke afsluiting is een gevolg van jarenlange discussie in de gemeenteraad van Rheden, die afgelopen dinsdag tot een raadsbesluit leidde. Het alternatieve plan, waarbij de Posbank volledig afgesloten zou worden voor gemotoriseerd verkeer, haalde het niet in de raadsbesluiten. De naast Rheden gelegen gemeente Rozendaal moet overigens nog een besluit nemen, maar ook daar lijkt politieke voorkeur voor hetzelfde plan met sluiting op 'piekmomenten' te bestaan.

Over de Posbank en het overkoepelende Nationaal Park Veluwezoom is al langer veel te doen rondom gemotoriseerd verkeer. De mooie, bochtige route is populair bij motorrijders, maar ook veel bezoekers in auto's genieten van een ritje door het natuurgebied. Dat wordt door milieuactiegroepen als overlast en slecht voor het milieu gezien, waarop een zware lobby is ingezet om de openbare wegen volledig af te sluiten. Bij de laatste raadsvergadering werd er dan ook nog gedemonstreerd door milieuactivisten, die pleitten voor 'Plan C'; het plan met totale afsluiting voor verkeer, dat het dus niet haalde. Tussen alle milieuactivisten stond maar één voorstander om de Posbank open te houden, aldus Omroep Arnhem.

Beheerder van Nationaal Park Veluwezoom is Vereniging Natuurmonumenten, waarvan bekend is dat die bij voorkeur zoveel mogelijk natuur afsluit voor verkeer en activiteiten. Tegenover Omroep Gelderland laat Natuurmonumenten dan ook weten "zwaar teleurgesteld" te zijn in het besluit om de Posbank niet helemaal af te sluiten voor auto's en motoren. Natuurmonumenten woordvoerder Jeroen de Koe tegen de regionale omroep: "Het is geen jankverhaal. Het is gewoon een serieus probleem vanuit klimaat, vanuit biodiversiteit en vanuit stikstof". De verzamelde tegenstanders laten in De Gelderlander weten zelfs "Verbijsterd. Geschoffeerd. Aan de kant gezet. Verdrietig." te voelen en dit "niet over hun kant te laten gaan".



Motorrijders krijgen maar 1 procent van alle verkeersboetes in Nederland

Motorrijders kregen in het tweede tertiaal van 2021 in totaal 29.505 bekeuringen, zo blijkt uit de cijfers van het Ministerie van Justitie en Veiligheid die Nieuwsmotor opvroeg. Motorrijders zorgen daarmee nog niet eens voor één procent van alle 2.977.737 verkeersovertredingen die in het tweede tertiaal (mei t/m augustus) van 2021 zijn geconstateerd. Opvallend genoeg werden motorrijders wel dubbel zo vaak staande gehouden bij een overtreding: dat gebeurde in 10% van de bekeuringssituaties, waar het algemene gemiddelde 5% is.

BIJNA ALLES VOOR SNELHEID

Van de 29.505 bekeuringen voor motorrijders waren er 23.105 voor overtreding van de maximumsnelheid, dat is 78% van het totaal. In de totaalcijfers zijn snelheidsovertredingen goed voor 84% van de geconstateerde verkeersovertredingen. Feitelijk is het verschil zelf nog iets groter, omdat de motorrijders ook in die totaalcijfers zijn meegenomen en het gemiddelde daarvan dus al iets omlaag halen. Maar, de aantallen van bekeurde motorrijders zijn dermate klein dat ze het totaal amper beïnvloeden.

AMPER STAANDEHOUDINGEN

Motorrijders werden 26.490 keer op kenteken bekeurd, vermoedelijk zullen bijna al deze bekeuringen door automatische apparatuur als flitsers en trajectcontroles zijn uitgedeeld. In 3015 gevallen werd een motorrijder staande gehouden om de bekeuring in ontvangst te nemen, dat is dus bij 10,2% van alle bekeuringen. Bij het totale aantal bekeuringen was dit maar in 5,25 % van het aantal boetes het geval, bijna de helft lager dus.

PARKEERBOETES VOOR MOTOREN

Behalve snelheidsovertredingen werden er ook nog 986 boetes uitgedeeld voor door rood licht rijden en 145 voor parkeren/stilstaan. Vooral dat laatste aantal valt op, omdat bijna overal parkeren voor motoren is toegestaan. Vermoedelijk komt dit aantal van het kleine aantal steden waar hiervoor aparte regels zijn opgesteld. Ook kan stilstaan op de vluchtstrook een rol spelen.

NIET ECHT VERGELIJKBAAR

Overigens zijn de cijfers van motorrijders en andere categorieën niet zomaar op aantal te vergelijken, wat feitelijk zou je misschien naar het aantal bekeuring afgelegde kilometers moeten kijken, maar dat is niet zomaar te doen.

In Nederland staan 774.092 motorfietsen op kenteken, dat is ongeveer 8,5% in vergelijking met de 9.107.277 auto's die geregistreerd zijn, zo blijkt uit cijfers van het RDC. Maar, daarvan worden veel geregistreerde motorfietsen zo goed als nooit gebruikt en is het lastig vast te stellen hoeveel kilometers er nu echt met motoren wordt gereden.

Duidelijk is wel dat dit cijfer bij auto's veel hoger ligt: in 2019 reed een personenauto volgens het CBS gemiddeld 12.800 kilometer. Voor motoren is dat veel onduidelijker, maar volgens het CBS reden motorbezitters in 2015 gemiddeld 3540 km per jaar. Na wat doorrekenen zou je dan kunnen stellen dat motorrijders zo'n 2,3% van het aantal door auto's afgelegde aantal kilometers aflegt.



TOERKALENDER 2021 CLUBS



01/01/2021 – 30/11/2021

Meer Provinciën rit

MTC Motivatie

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

14/11/2021

31e Koude Novemberrit

MC de Kraats

Toerrit

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

Info: René van Schaik, Tel.: 06-36446424 , detoercommissie@mcdekraats.nl

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

Omgeving: Omgeving van de toerrit: Zie 1 week vooraf op www.mcdekraats.nl

Inschrijven vanaf: 00:00 tot 10:00. Extra info: Route alleen op GPS Garmin incl. erwtensloop na afloop. 1 week vooraf is route te verkrijgen via www.mcdekraats.nl

28/11/2021

27e SINTERKLAASRIT

VAMC de Graafschaprijders

Toerrit

Start te: Clubhuis VAMC De Graafschaprijders, Eikenlaan 2a , 7251 LT Vorden/Kranenburg

Info: E-mail toer@vamc.nl www.vamc.nl

Lengte: 130 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Route op GPS

Incl. na afloop een chocoladeletter of speculaas.

Info: zie www.vamc.nl

Inschrijfgeld nader te bepalen

12/12/2021

45e Wildrit

MC Keizer Karel- Nijmegen

Toerrit - 5 punten

Start te: Café zaal de Markies, Graafseweg 600, 6603 CM Alverna (Wijchen)

Info: G. Langens , Tel.: 0412-855946. Hay Smits , Tel.: 0485-470579

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 125 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: Bij de start hangen clubvlaggen. Zie www.mckeizerkarel.nl

L.O.O.T. INFOWIJZER



NOVEMBER 2021

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. ALLES OVER DE MOTORHELM
6. MEEST VOORKOMENDE SCHADECLAIMS
11. MOTORBERGING.....
13. MOTORNIEUWS
28. TOERKALENDER L.O.O.T. CLUBS

De volgende infowijzer verschijnt december 2021. Kopij voor 28 november 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	06-11221966	infowijzer@loot.nl
		PR Vacant		pr@loot.nl
		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl

De Coördinatoren -----

PR		Vacant		pr@loot.nl
Internet		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
Clubprofielen		Laurens Boersma	06-16402205	clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen		Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
Redactie Infowijzer		Henk Bijkerk	06-11221966	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 06-11221966 infowijzer@loot.nl

Financiële zaken

Penningmeester (a.i.)

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

Alles over de motorhelm

In dit artikel vertellen wat een echt goed passende motorhelm is. Hoe vind je die en wat is het belang van een goede gewichtsverdeling en ventilatie? Onderzoek door helmenfabrikanten heeft duidelijk aangetoond dat bijna driekwart van de motorrijders met een te grote helm rijdt. Het is ook verleidelijk om een (te) ruim passende helm te kopen. In de winkel gaat die vlotjes op en af, er knelt niks en zo staand in de showroom voelt dat comfortabel aan. Diezelfde helm zal met 180 op de Autobahn op je hoofd staan te dansen, zo schudden ("buffetting" in vaktermen) dat je zicht wazig wordt en je hoofd achterover trekken omdat de helm veel te los zit.

Motorhelm

Wel eens opgemerkt hoe strak de helm bij MotoGP coureurs zit? Niet voor niets zijn de maten XS en S de meest gebruikte onder professionele wegracers. Die eisen dat de helm niet beweegt ten opzichte van hun hoofd om zo helder zicht te houden en afleiding door een wiebelende helm te voorkomen. Daarom dragen ze helmen die echt loeistrak zitten, te strak zelfs voor gewoon dagelijks gebruik. OK, niet te losjes, ook weer niet te strak, maar hoe vind ik dan wel de juiste pasvorm?

Wat voor hoofd heb je?

Ervaren motorrijders weten het inmiddels wel. Er is geen enkel helmenmerk dat op alle hoofden perfect past. Vandaar dat ze uit ervaring weten dat ze een "Arai-hoofd" hebben. Of een Shoei, AGV of welk ander merk hoofd dan ook. Het houdt in dat een helm van dat merk ze meteen perfect past.



XS	53 – 54cm
S	55 – 56cm
M	57 – 58cm
L	59 – 60cm
XL	61 – 62cm
XXL	63 – 64cm
XXXL	65 – 66cm
XXXXL	67 – 68cm
XXXXXL	69 – 70cm



Waarmee we direct een lastig onderwerp aanboren. Waar koop je je nieuwe helm? Internet is meestal de bron voor een eerste oriëntatie. Lekker overzichtelijk op een rij en altijd wel een financieel interessante aanbieding te vinden. Maar passen en zelf ondervinden hoe de helm zit is onmogelijk. Ook garantie, onderhoud en het aanpassen van de helm is lastiger dan bij een helm die je bij de dealer in de winkel koopt. En laten we eerlijk zijn, het is niet chique om bij de dealer oeverloos te passen en dan na de gratis koffie op te stappen en online te kopen.

Is winkelen op internet dan niet aan te raden? Dat hangt er vanaf. Weet jij welk merk en maat helm je perfect past dan kan je met een gerust hart online kopen. En ook bij online shops kan je natuurlijk gewoon ruilen als de helm niet past. Maar wil jij een persoonlijk vakkundig advies, direct kunnen passen en eventueel maatwerk, dan is de specialist aan te bevelen. Laatste tip: sommige helmfabrikanten maken verschillende pasvormen van helmen voor verschillende continenten.

Arai bijvoorbeeld gebruikt andere binnenschalen voor helmen die naar Amerika, Europa of Azië gaan en bovendien is de maatvoering én de goedkeuring anders. Ook de kans op nep-merkhelmen is online groter. Is de prijs van die premium motorhelm te mooi om waar te zijn, dan is die dat hoogstwaarschijnlijk ook!

Bas Vis – Motorrijders.nl

MEEST VOORKOMENDE SCHADECLAIMS : DE VALPARTIJ

Motorrijden is heerlijk. Maar jaarlijks krijgen duizenden motorrijders te maken met schade aan hun motorfiets. Een valpartij, diefstal of net geraakt worden door een automobilist bij het verkeerslicht. In deze nieuwe serie zetten wij de meest voorkomende schadeclaims op een rij en, belangrijker nog, we geven je tips om het risico erop te verminderen. We beginnen met een inkopper.

Schade door valpartijen

Het is één van de van de meeste geclaimde schades die wij als verzekeraar binnenkrijgen van motorrijders. Als je casco verzekerd bent, wordt de materiële schade vergoed en is het vooral een deuk in je ego. Met alleen een WA-verzekering kan het een flinke financiële aderlating zijn. En hoe breng je het er lichamelijk af? Met deze tips kun je de kans op een valpartij drastisch verkleinen.

Eerste kilometers van het jaar

De meeste valpartijen gebeuren in het voorjaar. Met het eerste lentezonnetje komt de motor na maanden weer uit de garage. Vol goede moed gaan we verder waar we in het najaar gebleven zijn, met lekker toeren. De meeste van ons stappen na die paar maanden weer met hetzelfde gevoel op als waarmee ze gestopt zijn. Maar let op: Begin niet te overmoedig, een onhandigheidje is zo gebeurd.

Verrast door de omstandigheden

Veel voorkomende oorzaken van een val hebben te maken met de weersomstandigheden, zoals een natte weg, bladeren op de straat of een laagstaand zonnetje. Maak altijd vooraf een bewuste keuze of je met de motor op pad gaat of toch veiliger met de auto of de trein. Wees voordat je op de motor stapt altijd voorbereid op de omstandigheden en laat je niet verrassen.

Te hard door de bocht

Iets te overmoedig, misschien opgejut door je vrienden, stuur je een bocht in. Te hard, veel te hard. Vooral op vakantie, als je de wegen niet kent, wil dit wel eens gebeuren. Vaak gaat het goed, maar zo af en toe ook wel eens mis. Een onschuldige schuiver of misschien erger. Ken je een gebied niet? Laat je niet verrassen door een bocht en pas je snelheid op tijd aan.

Concentratie

Als je niet geconcentreerd rijdt, is een klein foutje snel gemaakt. En precies die ene keer dat het misgaat, die wil je voorkomen. Rij daarom altijd geconcentreerd en wees bewust van je positie en je snelheid in de omstandigheid waar je je op dat moment begeeft. Weet wat er op de weg speelt, focus op de bochten en overschat je eigen kunnen niet.

Meeste motorrijders gaan volledig beschermd de weg op.

Circa 70 procent van alle motorrijders gaat in de zomer altijd volledig beschermd de weg op. Dat blijkt uit onderzoek van Direct Research in opdracht van RAI Vereniging. Volgens RAI Vereniging laten deze cijfers zien dat de meeste motorrijders veiligheid zeer serieus nemen. Desondanks is er nog altijd een groep van 30 procent die in zomermaanden een risico neemt door zich niet volledig beschermd te kleden. Warmte en gebrek aan comfort zijn hier de belangrijkste redenen voor. Volgens RAI Vereniging is juist op dit punt de afgelopen jaren veel vooruitgang geboekt bij de ontwikkeling van motorkleding. Belangrijkste bescherming Motorkleding is de belangrijkste bescherming van een motorrijder. Daarnaast verhoogt het de zichtbaarheid in het verkeer. Een overgrote meerderheid van de motorrijders gaat daarom ook de warmere zomermaanden altijd volledig beschermd de weg op, zo blijkt uit onderzoek onder ruim 500 motorrijders. Tom Crooijmans, voorzitter sectie Motoren van RAI Vereniging is blij dat zoveel motorrijders hun verantwoordelijkheid nemen, maar benadrukt dat nog altijd 30 procent ervoor kiest om zich in de zomer niet altijd volledig te beschermen. In de winter ligt dit percentage lager, circa 14 procent. De motorbroek (20 procent) en laarzen/schoenen (17 procent) worden in de zomer het vaakst thuisgelaten. Opvallend is dat 10 procent van deze groep respondenten ook de motorhelm niet altijd draagt. Crooijmans: "Mede dankzij steeds beter beschermende motorkleding, is het aantal overleden motorrijders in het verkeer in de afgelopen 30 jaren meer dan gehalveerd. In 2020 telde Nederland desondanks nog 42 dodelijke slachtoffers. Ongeveer 40 procent van deze dodelijke ongevallen is eenzijdig. Dat moet en kan minder, te beginnen door altijd volledig beschermd de weg op te gaan." Verdergaande verplichting Momenteel is in Nederland alleen de motorhelm verplicht. Maar liefst 74 procent van alle respondenten is echter voor verdergaande verplichtingen ten aanzien van het dragen van beschermende motorkleding.

Op de vraag wat men ertoe zou bewegen om 100 procent beschermd de weg op te gaan, antwoordt 45 procent van de respondenten dat men dit zou overwegen als motorkleding comfortabeler zou zijn. 38 procent van de ondervraagden zou graag wettelijk vastgelegde regels zien omtrent motorkleding en 30 procent zou graag meer duidelijkheid hebben omtrent welke kleding nu precies veilig is. Ten slotte zegt 18 procent te overwegen volledig beschermd te rijden als er meer aanbod in stijlvollere kleding zou zijn. Volgens de RAI Vereniging worden er juist op het punt van stijl en comfort veel stappen gezet. Er is steeds meer aandacht voor betere ventilatie, variatie en stijl in motorkleding. Ook voor in de zomer. Sommige motorkleding is bijna niet meer van normale casual en sportkleding te onderscheiden, terwijl niet wordt ingeboet op veiligheid. Hiermee kun je prima over straat of naar je werk, waardoor de drempel om altijd volledig beschermd de weg op te gaan, nog lager wordt. Daarnaast zijn er ook ontwikkelingen waarbij kleding wordt uitgerust met airbags en sensoren. Deze zogenaamde 'connected' kleding kan bijvoorbeeld plotselinge weersveranderingen monitoren en de motorrijder tijdig waarschuwen. Nieuwe Europese regels Sinds 2018 zijn de Europese regels voor motorkleding verder aangescherpt. Deze regels bevatten een omvangrijk pakket van eisen waar motorkleding tegenwoordig aan dient te voldoen, opgedeeld in diverse beschermingsklassen. Omdat niet iedere motorrijder hetzelfde is en ook de omstandigheden nogal verschillen, zijn er diverse classificaties, van A tot AAA (hoogste klasse). Deze regels zijn opgesteld om de motorrijder beter te beschermen en de mate van bescherming eenvoudig en eenduidig valt af te lezen. De afgelopen jaren schommelt het aantal dodelijke verkeersslachtoffers tussen de 40 en 50 per jaar. Om de toegevoegde waarde van motorkleding in de praktijk nog beter in kaart te brengen, is volgens de RAI Vereniging meer onderzoek en een betere registratie bij ongevallen nodig. Momenteel wordt motorkleding niet meegenomen in de registratie van ongevallen, terwijl hieruit essentiële informatie kan worden gehaald om het verkeer op de weg nog veiliger te maken

Rijden in de herfst

De kans op bladeren op de weg is groter en de regen kan horizontaal voorbij komen vliegen. Maar jij blijft toch gewoon doorrijden! Wij bekijken het van de positieve kant en de herfst kan zeker nog hele fijne motorrijdagen verzorgen. Maar rij veilig en hou deze herfsttips in gedachten.

Ga voorbereid op pad

Het weer kan op één dag makkelijk omslaan, van warm naar koud maar ook van droog naar nat en van windstil naar storm. Houd dus goed de weersverwachtingen in de gaten en neem het zekere voor het onzekere. Het is beter om met een regenpak op stap te gaan dan je kleding twee dagen te moeten laten drogen omdat je tot je onderbroek bent natgeregend.

Verschillende ondergrond

Nee, het asfalt zal niet veranderen maar datgene wat tussen het asfalt en je banden komt wel. Bladeren, takken en zand waaien door de grotere kans op wind de weg op en zeker als de bladeren uit de bomen vallen brengt dit veel risico met zich mee. Modder van landbouwvoertuigen rond weilanden is ook funest voor het rijplezier. Dit alles in combinatie met regen maakt de ondergrond verraderlijk, zeker in de bochten. Dit vergroot de kans op een valpartij enorm.

Temperatuur en de grip van banden

Als de temperatuur buiten zakt, warmen de banden ook minder snel op. Hierdoor zul je pas later gebruik kunnen maken van de optimale grip van de banden. Dit verschilt uiteraard per band. Waar sportbanden pas op een hogere temperatuur hun optimale grip geven, bieden tour- en winterbanden bij een lagere temperatuur al hun ideale grip. Rij je vaak in regen en het gehele jaar door, dan is het aan te raden om hier je bandenkeuze op aan te passen.

Witte vlakken en reparaties aan het wegdek

De verf die gebruikt wordt voor aanduidingen op het wegdek is in de loop der jaren een stuk verbeterd. De stroefheid is sterk verbeterd, maar dit wil nog niet zeggen dat dit overal zo is. Van tevoren is niet te zien of de geverfde markeringen op de weg wel of niet glad zijn, dus vermijd deze zo veel mogelijk. Maak ook geen haastige manoeuvres waardoor je onderuit kan glijden. Dit geldt ook voor de minder opvallende teerstrepen waarmee scheuren in het wegdek gerepareerd worden. Deze worden bij regen een stuk gladder waardoor de kans op het verliezen van grip groter is. Ook zijn putdeksels en tram- en treinsporen met natte omstandigheden spekglad. Probeer deze dan ook te vermijden of haaks overheen te rijden.

Eindelijk een zonnige dag, maar let dan ook goed op!

Niets is zo verraderlijk als laagstaande zon. Niet alleen voor jezelf maar ook voor de medeweggebruikers. Bij kruisingen of afslagen is de kans dat jouw tegenligger verblind kan zijn door de zon net zo groot. Jij kan diegene wel goed zien als je de zon in je rug hebt, maar dat hoeft niet zo te zijn voor de ander. Verplaats je hierdoor in de medeweggebruiker en pas hier je rijstijl op aan.

Maar dat is nog niet alles

Het gaat niet alleen over anticiperen en aanpassen van je weggedrag, maar ook over de staat van de motor en de kleding die je draagt. Zorg voor voldoende profiel op je banden zodat de regen goed afgevoerd kan worden. Het is ook aan te raden om je kleding op de wisselende weersomstandigheden aan te passen, bijvoorbeeld door waterdichte kleding te dragen. Neem een warm vest mee voor een avondrit en zorg voor reflectiemateriaal op je kleding tijdens de donkere dagen voor meer zichtbaarheid.

Motorrijders.nl



Motorberging, wat is er mogelijk?

Jouw motor 'opbergen' kan op veel manieren. Buiten in de kou of warm in de garage. Of gewoon in de huiskamer, mits jouw partner het er mee eens is! Maar welke manieren van motorberging zijn er precies? Wij hebben ze voor je op een rij gezet!

Buiten in de kou

Tsja, dit is niet echt opbergen maar gewoon in weer en wind parkeren voor de deur of in de tuin. Makkelijk en snel, maar niet echt gewenst. Motoren zijn niet van suiker gemaakt, maar de kans op roestvorming is wel groter dan wanneer hij droog geparkeerd staat. Een stevige hoes – die geschikt is voor buiten – is zeker een aanrader. Verheul maakt dikke, stevige hoezen die je direct over de motor trekt na een rit en zijn bestand tegen de hitte van de uitlaat. Deze houden regen en wind buiten voor een beter behoud van jouw motor. Zo staat hij toch 'droog'.

In de huiskamer

Warm, droog en in het zicht als je op de bank tv zit te kijken. Niets mis mee! Leg wel wat onder de standaard tegen krassen op de vloer. En ruik even of de tankontluchting niet teveel benzinelucht verspreid in huis. Dit wil nog wel eens voorkomen als deze niet meer goed werkt. Tip: maak geen burn-outs in de huiskamer! Het rubber van de band krijg je erg lastig uit de gordijnen!

Motorberging in de schuur of garage

Een kleine schuur of een grote garage, zolang de motor droog en uit de wind staat, is perfect. Een verwarmde garage is helemaal een pluspunt. Staat de motor voor een langere tijd stil, bijvoorbeeld in de winter of een lange vakantie? Zet hem dan op paddockstands. Net wat beter voor de banden!

Staat jouw motor in de schuur of garage, dan kun je hem vertroetelen met een “binnenhoes.” Dit zijn dunnere hoezen dan de buiten-versies en ademen perfect zodat er geen condensvorming bij de motor kan ontstaan. Ook beschermt hij jouw motor tegen stof en vuil. Let er wel op dat jij of een andere bezoeker niet per ongeluk tegen de motor aan stoot of er iets tegenaan laat vallen. Dat zou zonde zijn! Met een verhuisdeken kun je hem desgewenst nog extra beschermen tegen stoten.

Kunststof of houten motorberging

Houten bergingen voor jouw motor zijn zo aan te schaffen. Hier zijn een aantal houten motorbergingen verkrijgbaar, maar de handige rijder bouwt deze zelf. Even langs de bouwmarkt voor wat hout en scharnierwerk, zaag en accu-tol erbij en bouwen maar! Een motorberging van kunststof is ook nog een optie. Deze hebben geen last van de weersinvloeden waar hout kan gaan rotten na verloop van tijd. Ook schelen deze aanzienlijk in gewicht. Je moet ze wel mooi vinden, zo’n grote plastic container om jouw mooie motor.



MOTORNIEUWS



Traditiegetrouw heeft het demissionair kabinet op Prinsjesdag de Miljoenennota en de Rijksbegroting voor 2022 gepresenteerd. De Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) verwelkomt de toezeggingen van het kabinet voor de verdere uitvoering van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, maar betreurt dat er geen aanvullend budget is vrijgemaakt voor verkeersveiligheidsprojecten gericht op gedragsverandering.

De KNMV is positief over de aangekondigde plannen om €50 miljoen te reserveren voor innovatie op het gebied van verkeersveiligheid. De KNMV ziet graag dat dit budget wordt besteed aan innovatie gericht op gedragsverandering. Uit ervaring weten we namelijk dat daar nog belangrijke winst te behalen is. Naast fietsers en voetgangers behoren ook motorrijders tot de groep kwetsbare verkeerdeelnemers. Het is daarom belangrijk dat motorrijders blijven werken aan een bewuste en slimme verkeersdeelname door bijscholing.

Daarnaast verwelkomt de KNMV de aankondiging van het kabinet om de meest verkeersonveilige locaties op het wegennet te bestrijden, voornamelijk op de provinciale wegen.

Het ‘vergevingsgezind’ inrichten van het wegennet – waarbij ongevallen tot zo min mogelijk letsel leiden – is hierbij van groot belang. Bijna de helft van de motorfietsslachtoffers valt bij ongevallen op N-wegen buiten de bebouwde kom, bijvoorbeeld als gevolg van gaten in de weg, hobbels op de weg, lantaarnpalen in de buitenbocht of gevaarlijke geleiderails. De KNMV adviseert het kabinet om investeringen te richten op weginrichting en wegmarkering, o.a. door straatverlichting te voorzien in de binnenbochten van N-wegen, en grindbakken in plaats van vangrails in bochten te plaatsen.

Motomonks failliet

Motomonks Nederland B.V. is door de rechtbank Midden-Nederland failliet verklaard. Motomonks heeft twee fysieke motorkledingwinkels, waarvan er één in Utrecht is gevestigd en één in Rotterdam. Daarnaast heeft Motomonks ook nog een webshop. Motomonks verkocht motorkleding en heeft afgelopen december middels een Crowdfunding nog een lening van €95.000,- weten te bemachtigen om een partij voorraad in te kunnen kopen.

Motomonks Utrecht is feitelijk de opvolger van MotorCity Utrecht, wat weer een tweede vestiging van MotorCity Amsterdam was. In 2020 werd er naast de winkel in Utrecht ook een winkel in Rotterdam gestart. Beide winkels zijn gesloten, maar de webshop lijkt tot op heden nog open.

Eigenaar van Motomonks is Peter Goedhart, hij heeft lange tijd de leiding gehad over MotorCity Amsterdam, maar daar is al geruime tijd een nieuwe eigenaar in de zaak.

Mulders Motoren Veendam failliet verklaard.

Na Motomonks is ook Mulders Motoren in Veendam failliet verklaard. De dealer van KTM en Husqvarna is al sinds 1956 actief en of er een doorstart gaat komen is tot op heden onbekend. Het bedrijf is in 1956 opgericht en is volgens het [faillissementsdossier](#) op 23 september failliet verklaard. Mulders Motoren is de tweede motor gerelateerde zaak die afgelopen tijd de deur moet sluiten.

Drie miljoen boetes in tweede deel 2021, waarvan 84% voor snelheid

In het tweede tertiaal (mei t/m augustus) van 2021 zijn 2.977.737 verkeersovertredingen geconstateerd. Dat is meer dan in dezelfde periode een jaar eerder, toen werden 2.679.310 verkeersboetes opgelegd, 84% van die bekeuringen was voor snelheidsovertredingen. Maar liefst 95% van alle boetes werd uitgeschreven door automatische apparatuur, in maar 5,25 van alle overtredingen volgde staande houding door de politie. Dat blijkt uit het tweede tertiaal overzicht 2021 van het Ministerie van Justitie en Veiligheid.

De stijging van het aantal geconstateerde verkeersovertredingen in het tweede tertiaal dit jaar is volgens het Ministerie van Justitie en Veiligheid waarschijnlijk voor een deel te verklaren doordat het in de maanden mei t/m augustus vorig jaar een stuk rustiger was op de weg na de oproep van de overheid half maart 2020 om zoveel mogelijk thuis te blijven vanwege corona.

MEER TRAJECTCONTROLES

Daarnaast zijn meer trajectcontrolesystemen werkzaam ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar. Het aantal verkeersovertredingen geconstateerd met digitale handhavingsmiddelen is gestegen van 2.497.472 in de maanden mei t/m augustus 2020 naar 2.822.256 in 2021. Het aantal staande houdingen daarentegen was vorig jaar verhoudingsgewijs hoger dan dit jaar. Het aantal verkeersboetes na een staande houding bedroeg in het tweede tertiaal van dit jaar 155.481, tegen 181.838 in dezelfde periode in 2020. De noodzaak voor herstel na de grote inzet tijdens corona en de grote vraag naar politie-inzet door andere maatschappelijke ontwikkelingen zijn hier mogelijke verklaringen voor, aldus het ministerie.

SNELHEIDSOVERTREDINGEN

De meeste verkeersboetes worden opgelegd voor te hard rijden: 2.514.616 in tweede tertiaal van 2021, tegen 2.225.014 in dezelfde periode een jaar eerder. Het overgrote merendeel van deze verkeersovertredingen wordt geconstateerd met digitale handhavingsmiddelen op kenteken. In de maanden mei t/m augustus van 2021 zijn 1.102.470 snelheidsovertredingen geconstateerd met behulp van een flitspaal, 849.545 met een trajectcontrole en 512.277 door mobiele radarsets.

Bij de trajectcontroles is een stijging te zien van 670.448 vorig jaar naar 849.545 dit jaar. Dit is deels verklaarbaar, doordat er meer van deze systemen in werking zijn. Ten opzichte van dezelfde periode vorig jaar zijn er 16 trajectcontroles bijgekomen op N-wegen.

BUITENLANDSE VERKEERSOVERTREDERS

In het tweede tertiaal van 2021 zijn 330.867 verkeersboetes naar een buitenlandse verkeersovertreder verstuurd. Dat is iets minder dan de 339.876 in dezelfde periode in 2020.

TOP 10 FLITSPALEN SNELHEID

1. Goudse Poort richting A12 in Gouda: 17.265 boetes (nieuwe flitspaal)
2. N57 Provincialeweg in Goedereede: 14.909
3. N211 Wippolderlaan West in Wateringen: 12.066
4. N303 in Putten: 11.969
5. Goudse Poort richting Centrum Gouda: 11.645 (andere richting van nr. 1)
6. N201 bij Vreeland: 11.109
7. N470 t.h.v. Kruithuisweg Oost in Delft: 10.846
8. Gooweg Zuid-West in Noordwijk: 9944
9. N207 Zuid in Waddinxveen: 9692
10. Emmaviaduct Zuid in Groningen: 9408

Kawasaki Motors: snel omschakelen naar motorfietsen op waterstof

Kawasaki belooft elektrificatie van haar belangrijkste modellen in 2035 voor de "ontwikkelde" landen, waarbij zowel Battery Electric Vehicles (BEV) als Hybride Electric Vehicles (HEV) ontwikkeld zullen worden. Daarnaast zal het merk vooral ook motorfietsen gaan maken die waterstof als brandstof gebruiken. Gemiddeld moeten er in 2025 elk jaar 16 nieuwe motorfietsmodellen geïntroduceerd gaan worden, maar tot 2025 moeten er al tien nieuwe elektrische of hybride modellen voor motorfietsen gepresenteerd zijn, voor de eveneens BEV/HEV vierwielers (quad/ATV) zullen dat er 5 worden, zo belooft Kawasaki Motors president Hiroshima Ito.

WATERSTOF

Bij Kawasaki is het beseft er dat bij 'grote' motoren elektrificatie lastig is, omdat het gewicht daarbij teveel stijgt. Ook blijven motoren op waterstof 'gewone' motoren, waardoor de omschakeling minder groot is maar toch CO2-neutraliteit kan worden bereikt. Kawasaki ziet daarom vooral veel in waterstof als brandstof voor nieuwe motorfietsen, vooral de grotere modellen voor de Europese en Amerikaanse markt, maar kiest daarnaast ook voor hybride aandrijvingen. Die zullen, net als nu bij auto's, kunnen schakelen tussen de motor, al dan niet op waterstof, en elektrische aandrijving.

DUIDELIJKE TARGETS

In een zeer uitgebreid document zet Hiroshi Ito, als president van Kawasaki Motors, zo duidelijke doelen voor de toekomst van de motorfabrikant. Opvallend, want alle andere motorfabrikanten houden de toekomst liever vaag, met vooral goede bedoelingen maar dan zonder harde keuzes en deadlines.

Snelheidsovertreding Duitsland twee keer zo duur

De Duitse boete systematiek is vernieuwd en goedgekeurd door de federale raad. Volgens de federale raad zijn de nieuwe en verhoogde boetes met name bedoeld om fietsers en overig kwetsbaar verkeer te beschermen. In de praktijk worden boetes gemiddeld genomen echter simpelweg twee keer zo duur, met daarbij als kanttekening dat Duitsland tot nu toe relatief lage boetes hanteerde. Over ongeveer drie weken zou de nieuwe 'prijslijst' in werking moeten treden.

Wie vanaf dan binnen de bebouwde kom 10 kilometer per uur te snel rijdt is geen €15,- maar €30,- kwijt. Buiten de bebouwde kom gaat dit van €10,- naar €20,-. Voor wie 30 kilometer per uur te hard rijdt buiten de bebouwde kom gaat de boete van €80,- naar €150,-, waarbij er ook rijontzegging van een maand wordt opgelegd. Toch wordt er in de nieuwe regeling minder snel een rijontzegging opgelegd. Daar waar bij een overtreding van 20 kilometer per uur binnen de bebouwde kom een rijontzegging van een maand werd opgelegd, is dit nu pas vanaf 30 kilometer per uur zo.

Ook het onjuiste gebruik van de vluchtstrook wordt met de nieuwe regelgeving zwaar beboet. Wie onrechtmatig gebruik maakt van de vluchtstrook kan een boete verwachten van €240, twee punten aftrek van het rijbewijs en rij ontzegging van een maand. Met name voor motorrijders is dit een zware sanctie. In Duitsland is het verboden voor motorfietsen om tussen de files door te rijden, waardoor het regelmatig voorkomt dat zij gebruik maken van de vluchtstrook.

Volgens Jan Ginhold directeur van Geblitzt.de (de Duitse variant van verkeersboete.nl, die hulp bieden bij het aanvechten van verkeersboetes) kan dit voor de motorrijder zelfs gevaarlijk zijn. Wanneer er sprake is van hoge temperaturen en een motorrijder moet achteraan aansluiten in de file, maakt dit hen namelijk kwetsbaar voor de hitte en achteropkomend verkeer. Of een oplegging van een rijverbod en een hoge boete dan de juiste keuze is, valt volgens Ginhold te betwijfelen.

Ook de boetes van het foutief parkeren zullen verhoogd worden. Vanaf vorig jaar zijn de regels hiervoor al aangescherpt, waarbij het ook mogelijk is geworden om motorfietsen geparkeerd op het trottoir te beboeten wanneer zij 'hinder' veroorzaken. Het eerdere boetebedrag hiervoor lag op €20,-. Binnen de nieuwe regelgeving is dit bedrag verhoogd naar ten minste €70,-. Wanneer er echter een gevaarlijke situatie of schade uit ontstaat, wordt dit bedrag verhoogd naar €80,- en €100,-. In hoeverre bovenstaande regelgeving ook daadwerkelijk wordt toegepast op motorfietsen is echter niet bekend.

Meer particuliere radarcontroles in Frankrijk

Sinds 2018 heeft Frankrijk de snelheidscontroles opengesteld voor particuliere bedrijven. Dit werd toen gedaan om de politie te ontlasten. Sinds 2018 rijden er onopvallende auto's rond in diverse regio's voorzien van de nodige radar en camera apparatuur om de snelheid te controleren en waar nodig te beboeten. De onopvallende auto's rijden een bepaalde route en worden bestuurd door één persoon die geen interactie heeft met het systeem in zijn auto, de bestuurder weet ook niet hoe vaak er vanuit zijn auto 'geflitst' wordt. De gegevens worden automatisch doorgestuurd naar een verwerkingscentrum. De foto's worden, voordat de overtreder beboet wordt, eerst nog gecontroleerd door een ambtenaar.

Frankrijk heeft aangekondigd dat de inzet van particuliere snelheidscontroles uitgebreid gaat worden, daar komen dus ook meer van dit soort radarauto's bij. Voor het einde van 2022 moeten er 400 van deze auto's rondrijden, dit zijn er nu nog 223. Ook zullen er nog vier regio's toegevoegd worden aan de inmiddels acht actieve regio's.

Huidige regio's :

- Normandië
- Bretagne
- Pays de la Loire
- Centre-Val de Loire
- Grand Est
- Hauts-de-France
- Bourgogne-Franche-Comté
- Nouvelle-Aquitaine

Nieuwe regio's:

- Ile-de-France
- Auvergne-Rhône-Alpes
- Provence-Alpes-Côte d'Azur
- Occitanie

De verwachting is dat dat er vanaf 2023 in de nieuwe regio's daadwerkelijk beboet gaat worden, dit vanwege een installatie en testperiode van de nieuwe apparatuur.

Amsterdam start proef met lawaaiflitspaal

De gemeente Amsterdam gaat proeven doen met zogenaamde lawaaiflitspalen. Er zal gestart worden met het plaatsen van drie palen voorzien van speciale decibel meters. Bij een overtreding zal het kenteken van de overtreder geregistreerd worden en wordt de boete opgestuurd. Echter, de eerste drie palen zullen puur voor testdoeleinden gebruikt gaan worden. Tussen Meer in Nieuw-West, de Valkenburgerstraat in Centrum en bij de RAI in Zuid zullen de palen geplaatst worden. Dit zijn plekken binnen de gemeente waar vooral groepen of 'groepjes' motorrijders hard optrekken met vaak open uitlaatdempers.

Op het moment zijn er al wetsartikelen die geluidsoverlast door motorvoertuigen verbieden. De boetes die bij een overschrijding van de toegestane DB's horen zijn niet mild.

De handhaving schijnt nu alleen nog erg complex te zijn en het vergt de nodige capaciteit van de handhavers. Begin vorig jaar werd het Actieplan Geluid in de gemeente Amsterdam behandeld en overlast door motorvoertuigen was het grootste thema onder de inspraakreacties. In de afgelopen jaren zijn er ook al verschillende petitie's aangeboden over de kwestie.

Als de testen met de lawaai-flitspalen de gewenste (betrouwbare) data weten te verzamelen over de geluidsoverschrijdingen, dan wil wethouder van verkeer, Egbert de Vries, de lawaai-flitspalen bij het kabinet laten certificeren en de test omzetten naar een definitief middel om de geluidsoverlast te bestrijden. Meer grote steden, waaronder ook Rotterdam, zijn plannen aan het opstellen om verschillende handhavingsmiddelen te testen om de geluidsoverlast te kunnen beboeten en terugdringen. Zo werd er in Rotterdam in april van dit jaar al gesproken over de inzet van akoestische flitspalen.

Uiteindelijk zal het ook afhangen van de samenwerking met de politie en het Rijk om alles na het overhandigen van betrouwbare testdata rond te krijgen met betrekking tot het beboeten en handhaven. Het zal dan ook niet vreemd zijn dat er misschien landelijk een soortgelijke lawaai-flitspaal zal worden geïntroduceerd als deze testen het gewenste resultaat kunnen opleveren.

Euro NCAP test rijhulpsystemen op zichtbaarheid motorrijder

Motorrijders zijn vaak niet goed zichtbaar voor de verschillende elektronische rijhulpsystemen in auto's. Deze rijhulpsystemen (ADAS) bestaan onder andere uit adaptive cruise control, die automatisch afstand houdt tot de voorligger, rijbaanassistentie en een noodremsysteem. Met name in de laatste paar jaar maken deze systemen ook een flinke opmars in goedkopere auto's, waardoor er dus steeds meer auto's met zulk soort systemen op de weg komen. Deze systemen zorgen ervoor dat auto's een hogere veiligheidsscore in de Euro NCAP test scoren, van ten minste 4 sterren. Volgens de FEMA (Federatie van Europese Motorrijdersverenigingen) is dit een zorgelijke ontwikkeling, juist omdat veel van deze systemen niet getest zijn met motorrijders in het achterhoofd.

Al in 2016 kwam de RDW met een onderzoek waaruit naar voren kwam, dat de ADAS systemen in auto's moeite hebben met het detecteren van motorrijders. Zo grijpt de adaptieve cruise control later in bij het zien van motorrijders. Hierdoor ontstaat een minder veilige volgfstand.

Het grootste probleem ontstaat echter wanneer motorrijders meer aan de zijkant van de rijstrook rijden. In dat geval 'zien' de ADAS systemen de motorrijder vaak helemaal niet, waardoor ingrijpen van de bestuurder nodig is.

Op basis van deze testen, hebben de RDW en FEMA druk uitgeoefend op Europees niveau en met succes. Euro NCAP heeft een test ontwikkeld, speciaal voor het detecteren van kwetsbare weggebruikers door ADAS systemen. Hier valt ook de motorrijder onder, waarvoor de organisatie speciaal een crashtestdummy in zal zetten vanaf 2023.

Deze nieuwe test zal de volgende ADAS systemen meenemen in de resultaten:

Autonoom Noodrem systeem (AEB), dit systeem remt zelfstandig bij het detecteren van een mogelijke crash

Botswaarschuwing voorzijde (FCW), een audiovisueel signaal dat de autorijder waarschuwt bij een mogelijke botsing aan de voorkant

Autonome nood sturingreep (AES), bij het detecteren van een gevaar op een crash, stuurt dit systeem automatisch weg van het gevaar

Ondersteunende sturingreep (ESS), dit systeem ondersteunt de bestuurder bij het uitvoeren van een ontwijkende manoeuvre op een mogelijk ongeval

De testdummy op de motorfiets zal gekleed zijn in een zwarte jas en blauwe spijkerbroek. Volgens Euro NCAP komt deze combinatie het meest overeen met de zichtbaarheid van de gemiddelde motorrijder. Iets waar zeker in de wintermaanden vraagtekens bij gezet kunnen worden, aangezien de meeste motorpakken volledig zwart of donkergekleurd zijn met hooguit wat reflecterende delen.

Ook de weg waarop de test op wordt uitgevoerd kent strikte voorwaarden. Zo wordt de test uitgevoerd op een volledig droge geasfalteerde weg, waarbij er geen grote ongeregelheden in het wegdek aanwezig mogen zijn. Putten en kuilen, maar ook een lichte helling maken dus geen onderdeel uit van de test. Enerzijds begrijpelijk, daar botsproeven met auto's ook vaak op zeer vlak terrein plaatsvinden.

Aan de andere kant geeft de Euro NCAP zelf aan dat de meeste ongelukken met kwetsbare weggebruikers plaats vinden in stedelijke gebieden.

Waarbij de wegen in Europese binnensteden toch vaak onderbroken worden door tramrails, putdeksels of klinkers.

Verder is het zo dat het grootste gedeelte van de testen overdag plaats zal vinden, waarbij er geen extremen mogen zijn, zoals harde wind of een zicht minder dan 1 kilometer. Daarnaast mogen er geen andere voertuigen, bouwwerken of andere personen in een straal van 4 meter van de testauto zijn. Euro NCAP heeft hier een logische verklaring voor; om een duidelijk beeld te schetsen van wat de sensoren werkelijk zien, is het belangrijk dat deze niet verstoord worden door de omgeving.

Zeker gezien het onderzoek van de RDW dat motorrijders vaak helemaal niet of slecht zichtbaar zijn, is het een flinke stap in de goede richting dat deze systemen nu specifiek getest worden op de zichtbaarheid van de motorrijder. Daarnaast zijn dezelfde soort testen voor auto's onder ongeveer dezelfde omstandigheden. Maar, juist omdat het hier gaat om autonome systemen, is verdere ontwikkeling van de testen, met slecht zicht en wegdek onder echt stedelijke omstandigheden, nog wel nodig.

De test zelf bestaan uit meerdere scenario's. Er worden verschillende testen uitgevoerd, waarbij de auto het achteropkomende verkeer is. De motorrijder staat hierbij stil of vertraagt stevig, waarbij het doel is, dat er gekeken wordt wanneer de verschillende systemen ingrijpen. Daarnaast wordt er een test uitgevoerd, waarbij de auto afslaat en de motorrijder voorrang heeft volgens de rechtdoor-op-dezelfde-weg regel. Ook hierbij zullen er verschillende snelheden worden toegepast, die variëren tussen de 10 en 20 kilometer per uur voor de auto en 30 tot 60 kilometer per uur voor de motorrijder.

Als laatste zal er een test plaatsvinden, waarbij de motorrijder de auto inhaalt tot een snelheid van boven de 80 kilometer per uur.

Wanneer er tijdens de test een crash plaatsvindt, moet de test herhaald worden, waarbij de snelheid met 5 kilometer omlaag gaat. Doel van de test is om te kijken of de eerder genoemde systemen op tijd in werking treden. Hoe hoger de snelheid bij een succesvolle test, hoe hoger de puntenscore uiteindelijk zal uitvallen. Ook voor de scenario's geldt dat deze onder strikte voorwaarden plaats vinden. Dus geen plotselinge manoeuvres van één van beide voertuigen, ook snel optrekken van motorrijder wordt uitgesloten.

Ondanks de klinische opzet van de test, lijkt dit alles een goede ontwikkeling van de Euro NCAP test procedure. Autofabrikanten worden hierdoor immers in de nabije toekomst al gedwongen om de ADAS systemen te ontwikkelen met kwetsbare weggebruikers als uitgangspunt.

Yamaha Motor Benelux niet op Motorbeurs Utrecht 2022 en

Salon Brussel

De wereldwijde veranderingen als gevolg van de coronapandemie hebben bij Yamaha Motor Europe, branche Benelux geleid tot een nieuwe, meer dealer-gefocusste strategie. Concreet betekent dit dat het merk haar 2022-modellenlijn zal presenteren op de EICMA-show in Italië, waarna klanten tijdens diverse lokale evenementen bij dealers worden uitgenodigd om de producten zelf te proberen en ervaren. Dit houdt in dat Yamaha begin 2022 niet aanwezig zal zijn op Motorbeurs Utrecht en het Salon in Brussel.

VERTROUWDE OMGEVING

Country Manager Mario Janssen legt uit: “Bij de grote shows kan als gevolg van de pandemie maar een beperkt aantal bezoekers aanwezig zijn. Dit houdt in dat we onze rijders en fans via andere manieren kennis moeten laten maken met onze nieuwe modellen. Dit gebeurt gedeeltelijk online, maar daarnaast beseffen we dat de beleving van klanten met Yamaha producten steeds belangrijker wordt. Daarom willen we klanten een expertise laten beleven en zorgen dat ze de producten zelf kunnen ervaren. Onze Yamaha-dealers zijn de belangrijkste contactpersonen voor alle Yamaha-rijders en daarom is het eigenlijk heel logisch dat zij onze klanten deze expertise gaan aanbieden. In een vertrouwde omgeving voor zowel de klant als de dealer.”

YAMAHA DEMO RIDE TOUR

De belangrijkste nieuwe troef van Yamaha is de Demo Riede Tour. Tijdens deze tour doet een indrukwekkende truck met nieuwe en bestaande motoren lokale Yamaha-dealers aan. Yamaha komt dus naar je toe volgend jaar!

Geïnteresseerden krijgen de kans om – geheel vrijblijvend – de hele modellenvloot te bekijken en testritten te maken. Daarnaast zijn er vele andere activiteiten te doen, leuke prijzen te winnen en aanbiedingen te scoren.

De Yamaha Demo Ride Tour is dus een grote, lokale show in de vertrouwde omgeving van de lokale Yamaha-dealer. Meer informatie over de Yamaha Demo Ride Tour kun je binnenkort terug vinden op de Yamaha-website.

YAMAHA EXPERIENCE EVENT

Naast grote lokale evenementen zal er vanuit Yamaha bovendien een groot Experience event georganiseerd worden, zodra alle versoepelingen en maatregelen het toelaten. Tijdens dit unieke event krijgen alle Yamaha fans de mogelijkheid kosteloos en vrijblijvend plezier te maken met allerlei Yamaha producten, naast meet en greets met coureurs, shows, workshops, muziek en nog veel meer.

Betekent dit alles dan dat Yamaha rond het Salon en MOTORbeurs Utrecht helemaal niets doet? Daarover is Mario Janssen duidelijk: "Uiteraard laten we bij Yamaha het Salon en Motorbeurs Utrecht niet stilletjes voorbijgaan. Rijders en fans kunnen dan ook iets heel speciaals verwachten tijdens deze periodes. Hou de Yamaha-socials en website in de gaten!"

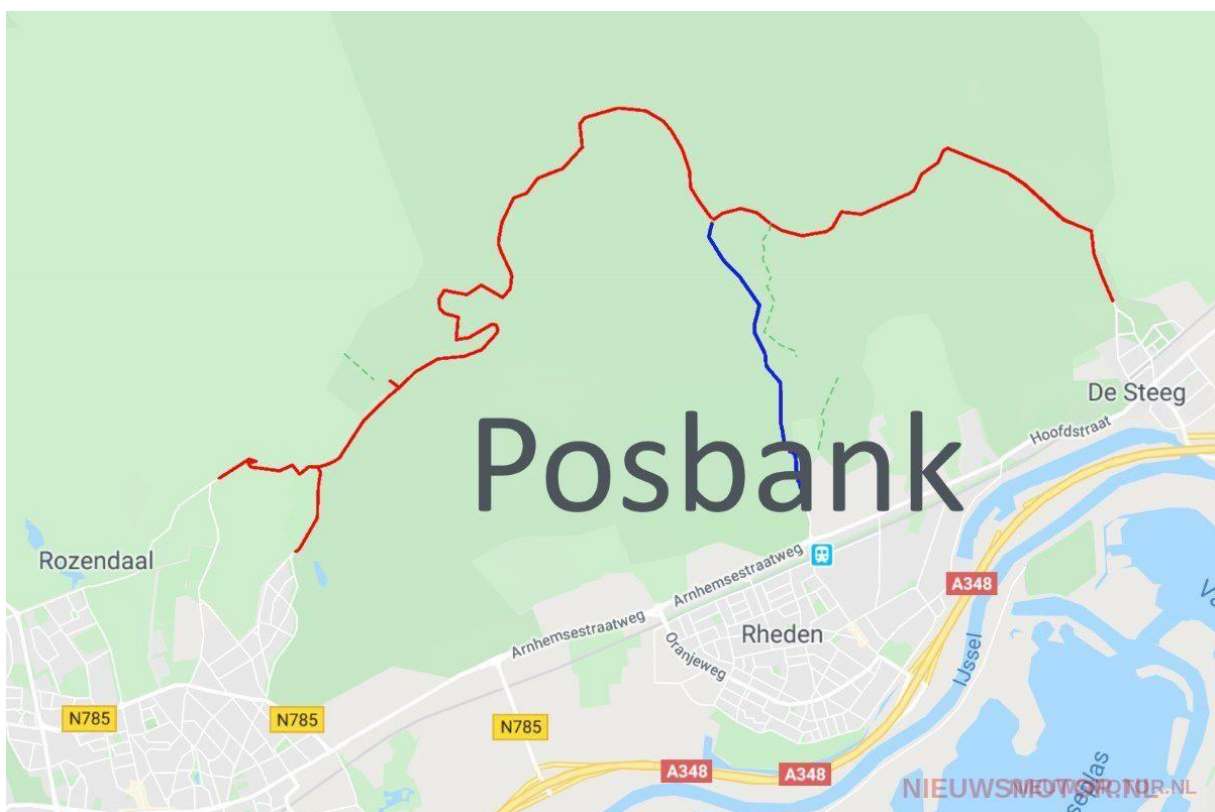
Posbank op piekmomenten afgesloten voor motoren èn auto's

De bij motorrijders populaire Posbank bij Arnhem wordt niet volledig afgesloten voor verkeer, maar het Nationaal Park Veluwezoom gaat wel in het hoogseizoen in weekends en feestdagen grotendeels op slot voor auto's en motoren. Dit moet het tussen 1 april en 31 oktober onmogelijk maken om op die 'piekmomenten' een rondrit door het gebied te maken, afsluitingen op de Bovenallee en de Beekhuizenseweg gaan dit voorkomen. De maximum snelheid gaat daarbij ook naar maar 30 kilometer per uur. Uiteindelijk betekent dit dat de Posbank juist in de weekends van het motorseizoen afgesloten zal zijn voor gemotoriseerd verkeer, waardoor veel motorrijders gedupeerd worden.

De gedeeltelijke afsluiting is een gevolg van jarenlange discussie in de gemeenteraad van Rheden, die afgelopen dinsdag tot een raadsbesluit leidde. Het alternatieve plan, waarbij de Posbank volledig afgesloten zou worden voor gemotoriseerd verkeer, haalde het niet in de raadsbesluiten. De naast Rheden gelegen gemeente Rozendaal moet overigens nog een besluit nemen, maar ook daar lijkt politieke voorkeur voor hetzelfde plan met sluiting op 'piekmomenten' te bestaan.

Over de Posbank en het overkoepelende Nationaal Park Veluwezoom is al langer veel te doen rondom gemotoriseerd verkeer. De mooie, bochtige route is populair bij motorrijders, maar ook veel bezoekers in auto's genieten van een ritje door het natuurgebied. Dat wordt door milieuactiegroepen als overlast en slecht voor het milieu gezien, waarop een zware lobby is ingezet om de openbare wegen volledig af te sluiten. Bij de laatste raadsvergadering werd er dan ook nog gedemonstreerd door milieuactivisten, die pleitten voor 'Plan C'; het plan met totale afsluiting voor verkeer, dat het dus niet haalde. Tussen alle milieuactivisten stond maar één voorstander om de Posbank open te houden, aldus Omroep Arnhem.

Beheerder van Nationaal Park Veluwezoom is Vereniging Natuurmonumenten, waarvan bekend is dat die bij voorkeur zoveel mogelijk natuur afsluit voor verkeer en activiteiten. Tegenover Omroep Gelderland laat Natuurmonumenten dan ook weten "zwaar teleurgesteld" te zijn in het besluit om de Posbank niet helemaal af te sluiten voor auto's en motoren. Natuurmonumenten woordvoerder Jeroen de Koe tegen de regionale omroep: "Het is geen jankverhaal. Het is gewoon een serieus probleem vanuit klimaat, vanuit biodiversiteit en vanuit stikstof". De verzamelde tegenstanders laten in De Gelderlander weten zelfs "Verbijsterd. Geschoffeerd. Aan de kant gezet. Verdrietig." te voelen en dit "niet over hun kant te laten gaan".



Motorrijders krijgen maar 1 procent van alle verkeersboetes in Nederland

Motorrijders kregen in het tweede tertiaal van 2021 in totaal 29.505 bekeuringen, zo blijkt uit de cijfers van het Ministerie van Justitie en Veiligheid die Nieuwsmotor opvroeg. Motorrijders zorgen daarmee nog niet eens voor één procent van alle 2.977.737 verkeersovertredingen die in het tweede tertiaal (mei t/m augustus) van 2021 zijn geconstateerd. Opvallend genoeg werden motorrijders wel dubbel zo vaak staande gehouden bij een overtreding: dat gebeurde in 10% van de bekeuringssituaties, waar het algemene gemiddelde 5% is.

BIJNA ALLES VOOR SNELHEID

Van de 29.505 bekeuringen voor motorrijders waren er 23.105 voor overtreding van de maximumsnelheid, dat is 78% van het totaal. In de totaalcijfers zijn snelheidsovertredingen goed voor 84% van de geconstateerde verkeersovertredingen. Feitelijk is het verschil zelf nog iets groter, omdat de motorrijders ook in die totaalcijfers zijn meegenomen en het gemiddelde daarvan dus al iets omlaag halen. Maar, de aantallen van bekeurde motorrijders zijn dermate klein dat ze het totaal amper beïnvloeden.

AMPER STAANDEHOUDINGEN

Motorrijders werden 26.490 keer op kenteken bekeurd, vermoedelijk zullen bijna al deze bekeuringen door automatische apparatuur als flitsers en trajectcontroles zijn uitgedeeld. In 3015 gevallen werd een motorrijder staande gehouden om de bekeuring in ontvangst te nemen, dat is dus bij 10,2% van alle bekeuringen. Bij het totale aantal bekeuringen was dit maar in 5,25 % van het aantal boetes het geval, bijna de helft lager dus.

PARKEERBOETES VOOR MOTOREN

Behalve snelheidsovertredingen werden er ook nog 986 boetes uitgedeeld voor door rood licht rijden en 145 voor parkeren/stilstaan. Vooral dat laatste aantal valt op, omdat bijna overal parkeren voor motoren is toegestaan. Vermoedelijk komt dit aantal van het kleine aantal steden waar hiervoor aparte regels zijn opgesteld. Ook kan stilstaan op de vluchtstrook een rol spelen.

NIET ECHT VERGELIJKBAAR

Overigens zijn de cijfers van motorrijders en andere categoriën niet zomaar op aantal te vergelijken, wat feitelijk zou je misschien naar het aantal bekeuring afgelegde kilometers moeten kijken, maar dat is niet zomaar te doen.

In Nederland staan 774.092 motorfietsen op kenteken, dat is ongeveer 8,5% in vergelijking met de 9.107.277 auto's die geregistreerd zijn, zo blijkt uit cijfers van het RDC. Maar, daarvan worden veel geregistreerde motorfietsen zo goed als nooit gebruikt en is het lastig vast te stellen hoeveel kilometers er nu echt met motoren wordt gereden.

Duidelijk is wel dat dit cijfer bij auto's veel hoger ligt: in 2019 reed een personenauto volgens het CBS gemiddeld 12.800 kilometer. Voor motoren is dat veel onduidelijker, maar volgens het CBS reden motorbezitters in 2015 gemiddeld 3540 km per jaar. Na wat doorrekenen zou je dan kunnen stellen dat motorrijders zo'n 2,3% van het aantal door auto's afgelegde aantal kilometers aflegt.



TOERKALENDER 2021 CLUBS



01/01/2021 – 30/11/2021

Meer Provinciën rit

MTC Motivatie

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

14/11/2021

31e Koude Novemberrit

MC de Kraats

Toerrit

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

Info: René van Schaik, Tel.: 06-36446424 , detoercommissie@mcdekraats.nl

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

Omgeving: Omgeving van de toerrit: Zie 1 week vooraf op www.mcdekraats.nl

Inschrijven vanaf: 00:00 tot 10:00. Extra info: Route alleen op GPS Garmin incl. erwtensoepe na afloop. 1 week vooraf is route te verkrijgen via www.mcdekraats.nl

28/11/2021

27e SINTERKLAASRIT

VAMC de Graafschaprijders

Toerrit

Start te: Clubhuis VAMC De Graafschaprijders, Eikenlaan 2a , 7251 LT Vorden/Kranenburg

Info: E-mail toer@vamc.nl www.vamc.nl

Lengte: 130 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Route op GPS

Incl. na afloop een chocoladeletter of speculaas.

Info: zie www.vamc.nl

Inschrijfgeld nader te bepalen

12/12/2021

45e Wildrit

MC Keizer Karel- Nijmegen

Toerrit - 5 punten

Start te: Café zaal de Markies, Graafseweg 600, 6603 CM Alverna (Wijchen)

Info: G. Langens , Tel.: 0412-855946. Hay Smits , Tel.: 0485-470579

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 125 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: Bij de start hangen clubvlaggen. Zie www.mckeizerkarel.nl