

LOOT INFOWIJZER



OKTOBER 2022

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. L.O.O.T. NIEUWS
6. AANRIJDING OVERSTEKEND WILD
7. UIT DE CLUBBLADEN
8. REISADVIES
12. TIJDEN VERANDEREN
14. MOTORRIJDEN IN DE HERFST
16. FEMA
21. MOTORNIEUWS
23. L.O.O.T.TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt november 2022. Kopij voor 30 oktober naar infowijzer@loot.nl

Inleiding

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

Het LOOT stelt zich ten doel:

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

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

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

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



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

Opricht 28-11-1989

www.loot.nl

Statutaire vestiging te Zwolle
secretariaat@loot.nl



Kamer van Koophandel V 40062177

Postbank -rekening ING: NL 38

INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT

Het Bestuur

bestuur@loot.nl

Voorzitter	Martin Molenaar	06-12102606	voorzitter@loot.nl
Secretaris	Karin Hogenbirk	06-14426487	secretariaat@loot.nl
Penningmeester	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
	Jan Valk	06-51604842	toercommissie@loot.nl
	Erik ten Kate	06-46331160	toercommissie@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

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

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (liefst digitaal)

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

Vanuit het LOOT

Helaas, De zomer is weer voorbij!

We hebben dit seizoen weer prachtige dagen gehad voor de toertochten.

Nu het weer natter en kouder wordt komt er ook weer meer poetswerk bij kijken om de motor weer schoon te krijgen.

Op zaterdag 24 september hadden we een toertocht 'van bestuurders voor bestuurders' willen organiseren. Het doel van deze rit was naast een mooie tocht te rijden de besturen van de aangesloten verenigingen met elkaar te laten netwerken, ideeën te bespreken en waar mogelijk kennis van elkaar op te doen.

Helaas is deze dag wegens gebrek aan belangstelling niet doorgegaan.

LOOT zal volgend jaar een nieuwe dag organiseren in het vertrouwen dat de belangstelling het komende jaar zal toenemen.

Daarnaast zijn we gestart met de voorbereidingen van de LOOT einddag. De jaarlijkse afsluiting van de toercompetitie. We hopen in de volgende infowijzer te kunnen mededelen welke vereniging dat zal gaan organiseren in 2023.

Afgelopen maand zijn we als bestuur weer samen gekomen.

We hebben onder andere gesproken over de toerkalender. Het valt ons op dat er nog steeds meerdere tochten op dezelfde data georganiseerd wordt. Dit is jammer want bij spreiding van deze tochten is er een grote kans op een grotere opkomst. De organisatie van een rit vergt veel inspanning, en dan is natuurlijk jammer als de rit dan samenvalt met nog meer ritten.

Mochten jullie hier vragen over hebben dan staat onze Toercommissie voor jullie klaar.

Bij ons overleg was ook de openstaande vacature "PR" weer een terugkomend onderwerp.

Het lijkt dat de term "PR" een drempel opwerpt. Dit is natuurlijk niet de bedoeling.

Daarom hebben we als bestuur besloten om de functie anders in te gaan vullen.

Vanaf nu zal de openstaande functie van titel veranderen: "Social Media"

Ben jij, of weet jij iemand die het erg leuk vindt om LOOT post te maken voor bijvoorbeeld Facebook, Instagram, Twitter of een ander platform?
Stuur dan een appje naar Karin, en komen we graag met jou in contact.

Martin Molenaar
Voorzitter LOOT

We zitten gelukkig weer midden in de toercompetitie na een lange periode van noodzakelijk vervelende maatregelen.

Velen van u hebben de kalender dit jaar weer gevuld met mooie ritten door ons land.

Het draait weer als vanouds en daar zijn we bij het LOOT, net als bij onze clubs, erg blij mee.

Om volgend jaar de kalender weer te vullen verzoeken wij u op het formulier, wat per separate mail naar alle clubs is verstuurd, uw open ritten op te geven voor toerseizoen 2023. Graag voor half oktober.

Om zoveel mogelijk weekenden/data te vullen is het van belang ritten te spreiden. Soms staat er maar 1 rit gepland op een datum terwijl op een ander datum maar liefst 5 ritten staan die soms in dezelfde regio plaatsvinden. Bij spreiding kan dat voordeel bieden voor iedere club.

We zijn als toercommissie volop bezig met het bijwerken van de punten voor de clubs en de rijders. Het is echter zo dat we van veel open ritten de deelnameformulieren nog niet hebben ontvangen.

In het belang van uw club en uw deelnemers verzoeken wij u vriendelijk deze alsnog te sturen, zodat we voor volgend jaar een goed beeld hebben van de competitie die in maart 2023 wordt afgesloten met de LOOT Kampioensdag,

Graag alle formulieren versturen per post naar: Tuinstraat 66, 1506 VZ
Zaandam of scannen en mailen naar toerkalender@loot.nl

Bij voorbaat dank.

Met vriendelijke groet
Theo Kraaij
Toercommissielid

Wie draait op voor de kosten bij een aanrijding met overstekend wild?

Een hert tegenkomen in het bos is één ding. Het voor je op de weg zien opduiken een ander. Wat moet je doen als je een dier aanrijdt en wie draait op voor de kosten?

Hoe vaak gebeuren aanrijdingen met dieren?

Op basis van een online meldingsplatform maakte Natuurpunt vorig jaar de berekening dat er jaarlijks zo'n vijf miljoen dieren sterven op onze wegen. Dat gaat in de meeste gevallen om kleine dieren zoals padden, kikkers en egels. Precieze cijfers van aanrijdingen met wild zijn er in ons land niet.

Komen aanrijdingen met overstekend wild op bepaalde plaatsen vaker voor?

Op wegen in de buurt van een habitat van wild is de kans op een aanrijding uiteraard groter. Daar staan vaak gevaarsborden die waarschuwen voor de doortocht van groot wild, zoals herten of everzwijnen. Je moet er extra voorzichtig zijn en je snelheid matigen.

Ben je verzekerd bij een aanrijding met wild?

Als je schade aan je wagen hebt door overstekend wild, dan ben je met een omniumverzekering enkel verzekerd voor de kosten aan je wagen. Sommige kleine omniums dekken dat ook, maar dat is afhankelijk van de maatschappij waarbij je een verzekering hebt. Lees dus goed de voorwaarden. Heb je geen omnium, dan draai je zelf op voor de kosten aan je wagen.



Kun je iemand verantwoordelijk stellen?

Bij een aanrijding met overstekend wild kun je niemand verantwoordelijke stellen. Je kunt bijvoorbeeld niet de wegbeheerder laten opdraaien voor de kosten omdat die geen afsluiting heeft geplaatst.

Wat moet je doen als je een dier hebt aangereden?

Een aanrijding moet je bij de politie melden, zodat het kadaver kan worden verwijderd en niet voor nieuwe schade zorgt. Ook als het dier nog leeft, moet je een aanrijding melden. De kans bestaat namelijk dat het nog gered kan worden door de juiste instanties. Wees voorzichtig met het helpen van een aangereden dier, want wild dat in paniek is, kan gevaarlijk zijn.

Wat als je een huisdier of een dier met een duidelijke eigenaar aanrijdt? Bij wild is er natuurlijk geen eigenaar die je verantwoordelijk kunt stellen. Dat is anders bij een huisdier of een dier met een duidelijke eigenaar, zoals een paard, schaap of ander dier dat uit een wei ontsnapt is. Wie zo'n dier aanrijdt en daardoor schade heeft aan de wagen, kan die schade verhalen op de eigenaar van het dier. Die moet zijn familiale verzekering aanspreken, zodat de kosten vergoed kunnen worden.

UIT DE CLUBBLADEN



“Als ieder mens één ander mens gelukkig zou maken, was de hele wereld gelukkig.”

Komen er speed-limiters op motorfietsen?

De Britse Motorrijdersfederatie (BMF0 heeft zich uitgesproken over de mogelijkheid dat alle nieuwe motorfietsen worden uitgerust met snelheidsbeperkende software. De federatie loopt vooruit op de invoering van nieuwe regels die vanaf deze maand wettelijk verplicht stellen dat nieuwe auto's met deze technologie worden uitgerust. De software, Intelligent Speed Assistance (ISA) genaamd, wordt nu al door sommige autofabrikanten (waaronder Ford, Mercedes en Renault) toegepast, maar zal vanaf juli standaard worden toegepast.

Het ISA-systeem beperkt de snelheid van de auto tot de limiet die geldt op de weg waarop de auto zich bevindt. Dus, als je rijdt in de bebouwde kom rijdt (max. 50 km/u), dan wordt de snelheid automatisch beperkt tot 50 km/u. De BMF merkt wel op dat de bestuurder de software kan opheffen. ISA maakt deel uit van de General Safety Regulation (GSR) die in oktober 2021 door de EU is aangenomen en omvat naast ISA nog een aantal andere zaken, zoals Automatic Emergency Braking. Nog niet verplicht Voorlopig zal ISA niet verplicht zijn voor motorfietsen. Natuurlijk staat het de fabrikanten vrij ISA te implementeren op hun nieuwste modellen, maar er is – nog – geen Europese wetgeving die voorschrijft dat motorfietsen met ISA moeten worden uitgerust. Maar het ziet er wel naar uit dat we het in de nabije toekomst op motoren zullen zien.

Immers loopt de motorindustrie altijd een paar jaar achter op de auto-industrie. We beginnen net te wennen aan radars en cruisecontrole met radarondersteuning. Dus kunnen we de komende jaren nog genieten van de vrijheid van het gashendel.

De Koppeling.

REISADVIES : KRETA

BERGACHTIG

BOCHTEN

HOOGTEVERSCHIL

NATUUR

Kreta, dan denk je aan zon, zee en strand. Helemaal geen gekke gedachte. Maar een blik op de kaart verraadt nog iets: haarspeldbochten! Heel veel haarspeldbochten! Dat maakt het grootste eiland van Griekenland vooral in het iets koelere voor- en najaar tot een plek waar je heerlijk motor kunt rijden.

- + Bergachtig
- + Weinig verkeer
- + Schitterende uitzichten
- Te warm in de zomer
- Weinig te beleven buiten het toeristisch seizoen

Als je bij een eiland denkt aan een van onze Waddeneilanden, gooi dan al je ideeën bij een eiland direct overboord. Kreta is een land op zich. Van het oosten naar het westen is het hemelsbreed 260 kilometer breed. Rij je over de weg, dan ben je zo'n 400 kilometer onderweg om die afstand te overbruggen. Van noord naar zuid valt het mee, zo'n 60 kilometer. Maar onderweg moet je wel een bergketen beklimmen om aan de andere zijde van het eiland de zee te zien. Nee, dit eiland heb je niet in een dag bekeken.

Er op uit met de motor

Aan de noordzijde van Kreta liggen de grote toeristische plaatsen. Chania, Rethymnon, Malia, Agios Nikolaos en feestbestemming Chersonnisos zijn de bekendste. Hier vind je de mooie stranden, de boulevards met hun eettentjes, de hotels. Dit zijn de plekken voor vertier in de avonduren.

Maar wil je meer dan alleen zon, zee en strand? Natuurlijk! Zoek je avontuur en wil je iets van het eiland zien? Dan moet je een auto huren, of nog veel beter, een motor. En dat is geen enkel probleem. Hoe toeristischer de omgeving, hoe meer verhuurbedrijven je tegenkomt. Naast de vermaledijde Fiat Panda's en die verschrikkelijke 50cc scootertjes, verhuren ze vrijwel ook allemaal de heilige graal: toffe all road motoren.

Sneeuw op Kreta

Haarspeldbochten, daar heb je bergen voor nodig of op zijn minst heuvels. Geen enkel probleem, die zijn er op Kreta. Het eiland wordt gedomineerd door drie bergen van boven de 2.000 meter. In het westen liggen de Witte Bergen (2.453 meter), centraal op het eiland ligt de berg Idi (2.456 meter) en in het oosten ligt de berg Dikti (2.148 meter).

Je verwacht het misschien niet op zo'n zonbestemming, maar zelfs in de zomer kun je op enkele toppen sneeuw zien liggen. Dat heeft bovendien een groot pluspunt. Het smeltwater loopt via riviertjes van de bergen richting de zee. Dit zorgt ervoor dat het eiland Kreta voor Griekse begrippen een groen eiland is, een groot deel van het jaar.

Rethymnon als perfecte uitvalsbasis

Centraal aan de noordzijde van Kreta ligt Heraklion, de hoofdstad van het eiland. Leuk? Mwoah... Het is er vooral erg druk. Het iets westelijker gelegen Rethymnon is wat dat betreft een veel betere uitvalsbasis om het eiland op de motor te gaan bezichtigen.

Niet alleen heeft het een prachtige oude binnenstad, een beregezellige boulevard en mooie stranden, het ligt ook aan de A90. Dit is de 'snelweg' die het westen met oosten van het eiland verbindt.

Maar om te genieten van prachtige bergweggetjes, hoef je niet ver te rijden. Direct buiten de stad begin je al te klimmen. Wil je een leuke route maken, dan hoef je alleen maar plaatsnamen aan die slingerweggetjes in je navigatie te zetten en te gaan rijden. Het asfalt is verrassend goed. Zeker op de iets grotere wegen. Maar ook de kleinere wegen zijn echt geen verzameling aan gaten.

Wel ligt er regelmatig grind en van vangrails langs de weg hebben ze hier nog nooit gehoord. En mag het nog iets uitdagender? Verruil dan het asfalt voor gravelpaden, die je op plekken brengen waar jaarlijks mogelijk slechts enkele tientallen toeristen komen.

Hier in de bergen kun je soms het gevoel krijgen dat je alleen op de wereld bent. Tegenliggers, nauwelijks tot niet. De traditionele dorpjes lijken uitgestorven, op de terrasjes van de lokale tavernes na, waar enkele oude mannetjes het nieuws van de dag bespreken. Wil je onderweg iets eten? Dan zijn dit de plekken! Voor slechts een paar euro leer je de echte Griekse keuken kennen, en dat is nóg een stuk lekkerder dan dat je in de toeristische gebieden op je bord krijgt.

Vanaf de flanken van de bergen word je getraakteerd op prachtige uitzichten. Hoge bergen, diepe dalen, meertjes in de diepte en op de achtergrond vrijwel altijd de zee. De schapen- en geitenkeutels die her en der op de weg liggen, verraden dat je toch niet helemaal de enige bent in dit landschap. En ineens liggen daar een aantal geiten in de schaduw onder een boom, terwijl je even verderop van het gas af moet omdat een schaapherder met een kudde de hele weg heeft ingenomen. Heerlijk, dit is vakantie.

Meer mooie plekken

Heb je de bergen achter Rethymnon ontdekt? Combineer een bezoek aan de schitterende stad Chania (nog mooier dan Rethymnon) met een bezoek aan de bergen daar. Hier liggen bij het plaatsjes Fournes ook de Gardens of Crete. Dit is een voormalige 60.000 bomen tellende olijfboomgaard die na een allesverwoestende brand is omgetoverd in een schitterende botanische tuin.

Of rij de andere kant op, voorbij Heraklion, en rij vanaf Stalida de bergen in. Op de top ligt de Lassithi hoogvlakte. Een landbouwgebied op 800 meter hoogte, verscholen achter bergtoppen. De slingerende weg er naartoe is schitterend.

Een meer, typische Griekse molentjes en onderweg het leuke Homo Sapiens Museum. Een meer dan leuke tocht.

Waarschuwing: Kourtaliotiko kloof

Kreta is een schitterend eiland om te rijden, maar het kan er flink waaien. Op een plek in het bijzonder, de Kourtaliotiko kloof. Wanneer je vanuit Rethymnon het eiland oversteekt naar de zuidzijde, is de kans groot dat je door de kloof rijdt. Hoewel hij schitterend is, is het beter om hem te vermijden op de motor. De wind die hier staat, is enorm.

Op parkeerplaatsen langs de weg worstelen mensen zich al lopend tegen de wind in. Kinderen kunnen er tegenin leunen, zonder om te vallen. Zonde om hier van de weg te worden geblazen.

Beste reistijd

Wanneer kun je het beste naar Kreta gaan voor een motorvakantie? De eerste vier maanden van het jaar is het heerlijk weer met gemiddelde temperaturen tussen de 17 en de 20 graden. Helaas valt er in die periode niets op het eiland te beleven. Vrijwel alle toeristische plekken en horecagelegenheden zijn gesloten. Dat verandert vanaf eind april. April en met name mei zijn dan ook de beste maanden in het voorjaar voor een motorvakantie.

De zomermaanden juni, juli en augustus zijn erg warm met gemiddelde temperaturen van rond de 30 graden. Niet lekker om te rijden. Maar ook Kreta kent wel eens koelere dagen en die motor is zo gehoord. Ook september is doorgaans nog warm, maar oktober is met een gemiddelde van 24 graden goed te doen. Helaas is dan het toeristische seizoen ook alweer afgelopen.

Frank Andringa



Tijden veranderen en voor mij persoonlijk gaat het te snel.

Ik mis het Nederland waarin ik ben opgegroeid.

We gingen naar de platenzaak om singeltjes te beluisteren en eventueel te kopen.

Iedereen ging naar Vroom en Dreesman.

Toen hadden winkels gewoon 4 muren in plaats van 3 W's.

En naar de stad gaan was een belevenis.

We hadden tradities. Tradities die nu niet meer kunnen of die steeds meer worden afgeschaft.

Omdat men ze discriminerend vindt of omdat het niet bij een multicultureel samenleving past.

Veel dingen worden verboden, omdat ze uit de hand lopen.

De vreugdevuren bij Duindorp, vuurwerk, etc.

Als je 's avonds ging fietsen dan zat er werkende verlichting op je fiets en voor een rood stoplicht stopte je.

Als je in een rode bus stapte, dan was dat een stadsbus en een gele een streekbus.

En een kaartje kopen bij de chauffeur was normaal. Die man behandelde je met respect.

Een trein had een vishakenlogo erop en kaartjes werden voorzien van een gaatje als de conducteur kwam controleren.

En dat was een belevenis, want treinpersoneel had aanzien.

En om de trein te laten vertrekken stak de machinist z'n hoofd naar buiten en zwaaide de conducteur met z'n vertrekstaf.

En in de Intercity was de koffie standaard aanwezig en geen uitzondering op de regel.

Spelen deed je buiten. Met een hoop herrie en geschreeuw en natuurlijk haalde je kattenkwaad uit. Dat hoorde bij het opgroeien.

Overvallen, inbraken en zakkenrollerij haalde de krant nog.

Gewoon omdat ze niet aan de orde van de dag waren.

En als je met je kattenkwaad de politie tegenkwam, dan schrok je en gedroeg je respectvol in de hoop dat ze niet naar je ouders gingen.

Als het donker werd, dan was je thuis binnen.

Jeugd 's avonds of 's nachts op straat kwam bijna niet voor. Behalve als ze op stap gingen naar de disco of de kroeg.

Je luisterde naar de radio en nam je favoriete muziek op met je cassetterecorder.

En oma luisterde naar de plaatselijke piraat met z'n piratenmuziek.

Piraat zijn was toen nog een kat en muisspel in plaats van een grote misdaad waar tegenwoordig zelfs boobytraps geplaatst worden om de controleurs buiten te houden.

Koeien stonden in de wei en niet in een megastal en ze waren nog gewoon onderdeel van de natuur in plaats van slecht voor het milieu.

De post kwam iedere werkdag en zaterdag en je wist ook dat je post goed verzorgd werd, want het waren beëdigde postbeambten in plaats van bijbaantjes voor iedereen.

En bellen?

Als je niet thuis was dan was je niet bereikbaar. Lekker rustig.

En als je dan toch moest bellen dan ging je naar een telefooncel.

Ziektekosten?

Je verzekerde je voor 25 gulden per maand en van eigen risico en eigen bijdrages hadden we nog niet gehoord.

En was er iets ernstigs dan ging je gewoon naar de eerste hulp. Dat was toen normaal.

Ben ik tegen vooruitgang?

Absoluut niet, maar onze vooruitgang voelt langzaam maar zeker als onze ondergang.

Betalen om te mogen sparen, betalen om belastingaangifte te mogen doen, betalen omdat je niet alles vergoed krijgt van de zorgverzekering waar veel mensen niet eens het geld voor hebben om het te betalen...

Overal moet over gediscussieerd worden en zelfs gebakjes moeten van naam veranderen omdat de naam niet meer mag.

Er komen verboden om de hoek kijken waarvan je je afvraagt wat anderen ermee te maken hebben, zoals het verbod op zonnebanken waar men nu om vraagt.

Niets is meer goed, alles is slecht.

Je auto, je gezondheid, het milieu,...

Alles moet anders.

Zelfs de natuur is slecht voor het milieu.

Ik mis het Nederland van mijn jeugd,

dat had de jeugd van tegenwoordig ook heel leuk gevonden als ze niet wisten wat ze nu weten.

En dat zal helaas nooit terugkomen.

Pieter Seegers

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.

Herfst

De wind kan verraderlijk zijn

Uiteraard brengt de herfst ook de 'herfststormen' met zich mee! Rijden met harde wind bespreken we uitgebreid in het volgende artikel.

(Zelf)verzekerd op weg

Gaat het dan toch eens fout, zorg dan voor een goede verzekering! Ben jij een kortingspeurder? Word dan lid van de KNMV en krijg ook nog eens 5% korting bij KNMV Verzekeringen.

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.

Hou je al deze tips in acht, dan zal de motorrit een stuk veiliger verlopen!

Mark Meisner



Misschien Moeten We Niet Te Snel Overstappen Op Elektrische Motorfietsen

Een besluit van de Europese Raad laat ruimte voor de verbrandingsmotor.

De Europese Commissie wil de verkoop van voertuigen met een verbrandingsmotor vanaf 2035 verbieden. De politieke realiteit kan de Commissie echter dwingen een compromis te aanvaarden dat het mogelijk maakt dat voertuigen naast batterij-elektrische voertuigen op alternatieve brandstof rijden. FEMA's Dolf Willigers kijkt naar de mogelijke gevolgen voor ons motorrijders.

Hoewel veel persberichten van milieuorganisaties en verschillende andere artikelen je anders zouden kunnen doen geloven, liet de Raad van de Europese Unie wat ruimte voor voertuigen met verbrandingsmotoren die na 2035 op fossiele brandstoffen draaien.

Frans Timmermans, uitvoerend vicevoorzitter van de Europese Commissie belast met de Europese Green Deal, en commissaris voor Klimaatactiebeleid (foto met dank aan de Europese Unie).

Nadat de wetgevers van het Europees Parlement – met enkele wijzigingen – de plannen (onderdeel van het Fit for 55-pakket, waardoor de netto-uitstoot van broeikasgassen tegen 2030 met ten minste 55% wordt verminderd) van de Europese Commissie hebben aangenomen om de verkoop van nieuwe auto's en bestelwagens zonder nul CO2-uitlaatmissies vanaf 2035 te verbieden (in de praktijk alle voertuigen met een verbrandingsmotor), ook de Raad van de Europese Unie kwam – na een lange discussie die in de nacht van 29 juni 2022 liep – tot een compromis dat onder meer de goedkeuring van het Fit for 55-pakket inhield. Een daarvan is de invoering van een CO2-heffing voor de verwarming van huizen en andere gebouwen en voor brandstoffen voor auto's. Dit moet vanaf 2028 ook gevolgen hebben voor particuliere huishoudens en personen.

Er is echter een verschil. In het Europees Parlement waren de wetgevers die het niet eens konden worden met de nieuwe plannen gewoon in de minderheid en het voorstel over de nul CO2-uitstoot voor nieuwe auto's vanaf 2035 werd aangenomen met 339 stemmen voor en 24 onthoudingen.

De besluiten van de Raad zijn echter bij consensus: uiteindelijk moeten alle lidstaten het eens worden over een compromis om het aangenomen te krijgen.

Dit verandert alles, want sommige landen hebben een grote auto-industrie en veel mensen die er werken. Het idee om een groot deel van deze arbeiders te laten ontslaan sprak – bijvoorbeeld – de Duitse liberale partij niet erg aan. De oplossing kwam in de vorm van een extra zin op het raadsakkoord: "Verschillende technologieën zijn en blijven beschikbaar om de emissievrije vlootbrede doelstelling te bereiken. Emissievrije voertuigen omvatten momenteel batterij-elektrische voertuigen, brandstofcel- en andere waterstofvoertuigen en technologische innovaties gaan door. Emissievrije en emissiearme voertuigen, waaronder ook goed presterende plug-in hybride elektrische voertuigen, kunnen een rol blijven spelen in het transitiepad." En een aanvullende clausule 9 bis: "Na overleg met belanghebbenden zal de Commissie een voorstel doen om voertuigen die uitsluitend op CO2-neutrale brandstoffen rijden na 2035 te registreren in overeenstemming met de EU-wetgeving, buiten het toepassingsgebied van de vlootnormen en in overeenstemming met de doelstelling van de Unie inzake klimaatneutraliteit." Wat er ook bedoeld wordt met "buiten het bereik van de vlootnormen", dit laat de deur open voor thermische auto's na 2035 en niet alleen voor een paar jaar voor kleine serie supercars zoals Ferrari. Dit is niet het einde ervan. De volgende stap is dat afgevaardigden van de Commissie, het Parlement en de Raad van de EU gaan onderhandelen in de zogenaamde trialoog. Hier moeten ze een compromis vinden en daarmee zullen het Parlement en de Raad opnieuw stemmen. Kortom: dat kan het einde van het verhaal zijn, of er begint een nieuwe onderhandelingsronde. Actieradius en kosten zijn de belangrijkste redenen dat er nog niet veel grotere elektrische motorfietsen worden verkocht.

Wat betekent dit allemaal voor het motorrijden? Motorfietsen worden nog steeds niet genoemd door de Commissie, het Parlement of de Raad van de EU en vallen buiten het toepassingsgebied. De reden waarom we kijken naar wat er gebeurt met auto's en bestelwagens is dat de geschiedenis heeft geleerd dat vroeg of laat hetzelfde zal gebeuren met motorfietsen en dan is het misschien niet mogelijk om te ontsnappen aan het lot dat auto's en bestelwagens treft. De dag zal komen dat de Commissie met een voorstel komt voor een nieuwe typegoedkeuringsverordening die een clausule bevat die betekent dat motorfietsen ook geen CO2-uitstoot moeten hebben. Hier wordt het interessant. We zien nu al elektrische motorfietsen.

Ze worden nog niet veel verkocht en de markt voor elektrisch aangedreven tweewielers bestaat voornamelijk uit bromfietsen en kleine, stadsgerichte motorfietsen. Er zijn ook grote, denk aan Energica, Zero, Livewire, maar deze zijn duur en bieden nog steeds een op zijn best matig bereik.

Actieradius en kosten zijn de belangrijkste reden dat er nog niet veel grotere elektrische motorfietsen worden verkocht. Een actieradius van 150 km is misschien genoeg voor de forens en de gemiddelde vrijetijdsrijder, maar je geeft niet meer dan € 30.000 uit aan een woon-werkfiets.

Zoals onlangs werd opgemerkt in een [artikel](#) op de Bennetts-website, is de aandrijflijn bij motorfietsen een groter deel van het voertuig, vergeleken met auto's, en de hogere kosten van motor, accupakket en software, die ook speciaal voor motorfietsen op kleinere schaal moeten worden ontwikkeld, hebben een groter effect op de aanschafkosten van de motorfiets. Dit kan een van de redenen zijn dat de gevestigde motormerken langzamer zijn dan hun collega's van de automerken. Een andere reden zou kunnen zijn dat met de huidige ontwikkeling van batterijen wanneer u een groter bereik wilt, ze veel ruimte zullen gebruiken en veel gewicht aan de motorfiets zullen toevoegen, wat natuurlijk gevolgen heeft voor de wegligging. Allemaal goede redenen waarom elektrische motorfietsen nog niet zo voor de hand liggend zijn als elektrische auto's.

Naast de motorfiets zelf (gewicht, prijs, actieradius) zijn er nog andere redenen waarom we misschien niet heel graag een snelle overgang naar elektrische motorfietsen willen.

- Er is de kwestie van de infrastructuur. Slechts enkele landen in Europa hebben een goede laadinfrastructuur, en die is uitsluitend gericht op auto's. Sommige motorfietsen kunnen zelfs niet opladen bij alle laadpalen en de parkeerplaatsen die daarbij horen, zijn ontworpen voor auto's. Autobezitters zullen niet blij met je zijn als je een van 'hun' parkeerplaatsen bezet houdt tijdens het opladen. U ook niet, want de laadpalen bevinden zich vaak aan een uiteinde van het verzorgingsgebied zonder voorzieningen, sociale zekerheid of antidiefstalvoorzieningen. We hebben daarom gevraagd in een brief aan de rapporteur van de nieuwe verordening inzake infrastructuur voor alternatieve brandstoffen, [Europarlementariër Ismail Ertug](#), maar hij heeft onze inbreng in zijn verslag genegeerd.

- Dan is er nog de kwestie van het net en de productie van elektriciteit. In de EU-lidstaat die het meest gebaat is bij het implementeren van een laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen, Nederland, is er al een probleem met het net vanwege het grote aantal elektrische auto's en de overgang van verwarming van gebouwen en huizen met aardgas naar elektriciteit. Zelfs tot het punt dat nieuwe bedrijven op dit moment geen aansluiting op het net krijgen.
- Min of meer hetzelfde horen we van andere landen. Voor de productie van elektriciteit worden kolencentrales heropend of hun capaciteit wordt vergroot vanwege de grotere vraag, de huidige situatie met het krimpende aanbod van aardgas uit Rusland, de stijgende oliekosten en de achterblijvende productie van duurzame energie. Om eerlijk te zijn: e-fuels zijn nog niet op commerciële schaal beschikbaar, de prijs zal ook hoog zijn en er is geen garantie dat het op de lange termijn goedkoper wordt.
- Er is het element van de productie van batterijen, zonnepanelen en turbines. Alles wat nodig is om elektriciteit te produceren en op te slaan. Hiervoor zijn grote hoeveelheden zeldzame materialen nodig die alleen kunnen worden gegraven tegen hoge sociale, economische en milieukosten. Dit is ook vaak het geval met olie, laten we dat niet vergeten. Maar toch, in tegenstelling tot wat werd en nog steeds wordt voorspeld, stijgen de prijzen van deze grondstoffen en dus van batterijen en is de kans groot dat ze nog verder zullen stijgen met een groeiende vraag. Zoals gezegd: dit heeft een groter effect op de prijs van motorfietsen dan op de prijs van andere voertuigen.
- Motorfietsen gaan, mede door lagere kilometerstanden per jaar, erg lang mee, veel langer dan auto's. In het Europees Parlement werd het Havana-effect al genoemd: mensen zullen hun voertuigen zo lang mogelijk gebruiken om te voorkomen dat ze een nieuwe auto of motor kopen die ze zich misschien niet kunnen veroorloven of die ze gewoon niet willen hebben. Deze overgangperiode zal erg lang zijn voor motorfietsen vanwege hun langere levensduur. Als je de CO₂-uitstoot wilt verlagen is het beter om schonere brandstof te hebben dan te wachten tot het einde van deze overgangperiode.

De motorfietsindustrie mag niet gedwongen worden om in 2035 volledig over te schakelen op elektrisch; er zijn nog te veel onopgeloste problemen om alle inspanningen op één techniek te zetten.

Dit gezegd hebbende, hebben de Japanse grote vier in motorfietsen al aangekondigd dat, vanwege de milieuwetgeving in Japan, veel bestaande modellen na dit jaar niet meer zullen worden gemaakt, zelfs de iconische Honda Gold Wing en de Yamaha FJR1300 zullen niet meer worden verkocht. Ze hebben ook aangekondigd dat ze zullen overstappen op elektrisch. Honda zal vanaf 2040 volledig overschakelen op elektrisch, Yamaha zal tegen 2050 90% van de plug-ins van nieuwe voertuigen maken.

Concluderend: voor veel motorrijders kunnen elektrische motorfietsen een goede oplossing zijn, maar niet voor iedereen.

Gezien bovenstaande zaken, nog meer dan de auto-industrie, mag de motorindustrie niet gedwongen worden om in 2035 al volledig over te stappen op elektrisch, ook al lijken sommige fabrikanten die keuze zelf te hebben gemaakt. Er zijn nog te veel onopgeloste problemen om alle inspanningen op één techniek te zetten. Gezien het kleine aantal motorfietsen en het potentieel van het bouwen van zeer brandstof-economische en schone motorfietsen met een verbrandingsmotor, is het effectiever vanuit zowel economisch als milieuperspectief om te gaan voor een meervoudige aanpak: elektrisch (voor stadsgerichte PTW's) en de verbrandingsmotor voor grotere motorfietsen die bedoeld zijn voor de langere afstanden.

Dolf Willegers



The Federation of European
Motorcyclists' Associations

MOTORNIEUWS



Wegafsluiting? Niet in de achtertuin van Gulpen!

Afgelopen maand vond er een rechtszaak plaats waar veel belangstelling voor was vanuit motorrijders. Niet gek, want het betrof een zaak over de voorgenomen pilot van de gemeente Vaals om een aantal wegen af te sluiten voor motoren.

Dat was bedoeld als experiment om te kijken of dat zou helpen tegen geluidsoverlast van motoren, om de verkeersveiligheid te verbeteren en om de natuur te beschermen.

Niet alleen motorrijders en actiegroepen kwamen tegen dit voornemen in verweer, ook buurgemeente Gulpen-Wittem. Die buurgemeente was zelfs de partij die officieel bezwaar maakte en naar de rechtbank stapte. Nu denk je misschien dat dat was omdat ze de uitgangspunten van de gemeente Vaals niet onderschreven. Zo kun je beredeneren dat ook andere voertuigen voor geluidsoverlast zorgen, bijvoorbeeld auto's of vrachtwagens.

Of je kijkt naar pilots die eerder gedaan zijn waaruit blijkt dat de verkeersveiligheid niet per se toeneemt bij wegafsluitingen. Of je bedenkt dat motoren veel minder uitstoot van schadelijke stoffen veroorzaken dan eerdergenoemde auto's of vrachtwagens.

Maar nee, niets van dat alles. De gemeente Gulpen-Wittem had een veel simpelere inzet: ze vonden het besluit tot wegafsluiting onzorgvuldig voorbereid, niet goed gemotiveerd en een evenredige belangenafweging ontbrak.

Het probleem voor Gulpen-Wittem: door de afsluitingen zouden motoren moeten keren en hun weg moeten vervolgen op een manier waarbij dat alléén via de gemeente Gulpen-Wittem zou kunnen. En dat zou dáár dan natuurlijk weer potentieel overlast kunnen veroorzaken. De rechtbank was het hier mee eens en gaf Gulpen-Wittem gelijk. Er ging dus een streep door de wegafsluitingen.

Blijf alert als motorrijder

Ik weet alleen niet of we er als motorrijder nu echt blij mee moeten zijn. Een inhoudelijke behandeling van de argumentatie van de gemeente Vaals kwam bij de rechtbank niet eens aan de orde. Dat was ook lastig geweest overigens, daar volgens Gulpen-Wittem en de rechtbank de motivatie van Vaals niet goed was opgezet.

De conclusie die na afloop van de rechtszaak min of meer werd getrokken was dat gemeenten dus nog beter gezamenlijk op moeten trekken in pogingen om hinder te verminderen. Ze willen een waterbedeffect voorkomen, maar het gaat nog steeds alleen over motorrijders die overlast zouden veroorzaken. Dat uitgangspunt is natuurlijk al in twijfel te trekken.

Het ziet er echter naar uit dat we de inhoudelijke discussie dus pas op een later moment gaan krijgen. Blijf dus alert als motorrijder, sluit je aan bij actiegroepen, kom in het verweer als je rechten als motorrijder eenzijdig worden bedreigd en maak duidelijk bij politici en desnoods in de rechtbank dat er heus wel motorrijders zijn die -bewust- overlast veroorzaken, maar dat dit bij andere vervoersmiddelen en bestuurders daarvan net zo vaak gebeurt.

Als je al wilt ingrijpen op het gebied van geluidsoverlast, natuur en verkeersveiligheid, behandel dan iedereen gelijkwaardig. En zoek uit wat het échte probleem is en pak dát aan.

L.O.O.T. TOERKALENDER 2022



1/01/2022 - 31/12/2022

MeerProvincien rit

MTC Motovatie

Doorlopend - 5 punten

Start te: La Place , Panweg 3 , 4157 PB Enspijk

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 Naam Mailadres + Lootnr.



02/10/2022

Arena rit

MTC Motovatie

Toerit - 0 punten

Start te: Honkbal vereniging DVH, Wimbledonpark 2, 1185 XN Amstelveen

Info: Bart Kroezen, Tel.: 06 24787555.

Inschrijfgeld: € 4,00(z.h.)

Lengte: 100 km. Omgeving: Amstelveen

Inschrijven vanaf: 10:00 tot 11:00.

Extra info: Leden gratis.

Voorrijders aanwezig tot 10.30

(zolang voorraad strekt) Alleen op GPS (Garmin en Tomtom)

02/10/2022

Herfstrit

MC Grathem

Toerit - 0 punten

Start te: Café zaal Geraats, Markt 5, 6096 AL Grathem

Info: Jack Winkelmolen ,Tel.: 06-22969159.

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.)

Lengte: 200 km.

Omgeving: Zuid Limburg Belgie

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Voor de vroege vogels is er spek met eieren.

02/10/2022

Najaarstoertocht

MAC Zandvoort

Toerit - 10 punten

Start te: Van der Valk De Biltsche Hoek, De Holle Bilt 1, 3732 HM De Bilt

Info: Wim Brabander, Tel.: 06-51828864

Lengte: 180 km.

Omgeving: Midden Nederland

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info: www.maczandvoort.nl. Rit is gratis

09/10/2022 **HERFSTTOERTOCHT** **MC Zwolle e.o.**

Toerit - 5 punten

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

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

Paul Giessen , Tel.: 038-4226577

Inschrijfgeld: € 7,00(z.h.). Lengte: 180/230 km.

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00

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

09/10/2022 **Najaarstocht** **MC 93 Nijverdal**

Toerit - 5 punten

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

Info: Albert Tempelman ,Tel.: 06 25222969

Inschrijfgeld: € 6,50(z.h.). Lengte:250 km.

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

Digitale Garmin en Tomtom versie van de toertocht aanwezig

16/10/2022 **18e ZULTRIT** **BMW MTC Den Bosch**

Toerit - 5 punten

Start te: Motoport Den Bosch, Reitscheweg 33, 5232 BX 's-Hertogenbosch

Info: René Steenbakkers (secretaris) ,Tel.: 06 191 71 790

Frans den Otter (toercoördinator), Tel.: 06 303 75 588

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

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

Extra info:Route verkrijgbaar voor Garmin en Tom Tom. Niet op papier

Koffie/Thee met cake bij de start.

Roggebrood met zult of spek aan de Finish

16/10/2022 **27e KALE BOMEN TOCHT** **MV Almere**

Toerit - 5 punten

Start te: Clubhuis MV Almere, Meerveldstraat 55 , 1359 HZ Almere Haven

Info: Dinsdagavond / vrijdagavond 036-5310282

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 230/180 km.

Info: Deze rit gaat richting het Utrecht/Gelderland. De finishplaats is niet gelijk aan de startplaats. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info:Het GPX bestand is uitsluitend middels inschrijving te verkrijgen via de site

www.motorvereniging.nl

30/10/2022 **Hamaland Snertrit** **MC Hamaland**

Toerit - 10 punten

Start te:Café Haak en Hoek, Holterhoekseweg 6, 7142 HZ Groenlo

Info: 06-38744380. toer@mchamaland.nl

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 200 km. Omgeving: Duitsland/Nederland

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: snert niet bij inbegrepen bij inschrijfgeld .