

# L.O.O.T INFOWIJZER



## NOVEMBER 2013

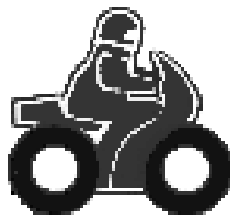
### INHOUDSOPGAVE

- 2. COLOFON
- 3. MOTORTUNNELVREES
- 4. GELUIDSHINDER .....
- 6. ONGEVALSOORZAKEN...
- 9. ONDERHOUD MOTORKLEDING
- 12. UIT DE CLUBBLADEN
- 16. MOTORNIEUWS
- 22. L.O.O.T. TOERSTANDEN
- 27. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt december 2013. Uw kopij gaarne voor 24 november naar [infowijzer@loot.nl](mailto:infowijzer@loot.nl)

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

Opgericht 28-11-1989  
Statutaire vestiging te Zwolle  
Kamer van Koophandel V 40062177  
Postbank-rekening 62.36.630  
t.n.v. LOOT Zwijndrecht



[www.loot.nl](http://www.loot.nl)  
[secretariaat@loot.nl](mailto:secretariaat@loot.nl)

## Het Bestuur ----- [bestuur@loot.nl](mailto:bestuur@loot.nl)

<b>Voorzitter</b>	Harry Apperloo	0297-569802	<a href="mailto:voorzitter@loot.nl">voorzitter@loot.nl</a>
<b>Secretaris</b>	Wil Huijbrechtse	036-8489331	<a href="mailto:secretaris@loot.nl">secretaris@loot.nl</a>
<b>Penningmeester</b>	Dirk de Zeeuw	06-20381110	<a href="mailto:penningmeester@loot.nl">penningmeester@loot.nl</a>
<b>Bestuursleden</b>	Cor Huijbrechtse	036-5334402	<a href="mailto:toerkalender@loot.nl">toerkalender@loot.nl</a>
	Petra Vermeer	023-5353146	<a href="mailto:petravermeer@loot.nl">petravermeer@loot.nl</a>
	Frank van Dijk	078-6102204	<a href="mailto:frankvandijk@loot.nl">frankvandijk@loot.nl</a>
	Henk Bijkerk	078 -6101174	<a href="mailto:infowijzer@loot.nl">infowijzer@loot.nl</a>

## De Coördinatoren -----

<b>Beurzen</b>	Vacature		
<b>Internet</b>	Dirk de Zeeuw		<a href="mailto:postmaster@loot.nl">postmaster@loot.nl</a>
<b>Clubprofielen</b>	Dirk de Zeeuw		<a href="mailto:clubprofielen@loot.nl">clubprofielen@loot.nl</a>
<b>Contact motorbladen</b>	Henk Bijkerk	078-6101174	<a href="mailto:infowijzer@loot.nl">infowijzer@loot.nl</a>
<b>Redactie Infowijzer</b>	Henk Bijkerk	078-6101174	<a href="mailto:infowijzer@loot.nl">infowijzer@loot.nl</a>
<b>Toercompetitie/Toerkalender/</b>			
<b>Inschrijfformulieren</b>	Cor Huijbrechtse	036-5334402	<a href="mailto:toerkalender@loot.nl">toerkalender@loot.nl</a>

## Adressen -----

### Algemene post- en adreswijzigingen

Secretariaat J. D. van Exterlaan 2 1336 LJ Almere 036-8489331 [secretariaat@loot.nl](mailto:secretariaat@loot.nl)

### Inschrijfformulieren toertochten

Toerkalender Jerseystraat 1 1339 TP Almere 036-5334402 [toerkalender@loot.nl](mailto:toerkalender@loot.nl)

### Copy infowijzer

Redactie Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 078-6101174 [infowijzer@loot.nl](mailto:infowijzer@loot.nl)

### Financiële zaken

Penningm. P de Jongstelaan 10 3291 PS Strijen 06-20381110 [penningmeester@loot.nl](mailto:penningmeester@loot.nl)

### Verzending eigen clubblad naar het LOOT (lieftst digitaal)

Clubbladen Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 078-6101174 [infowijzer@loot.nl](mailto:infowijzer@loot.nl)

## MOTORTUNNELVREES

Als motorrijder hoop je dat je nooit pech krijgt in een tunnel. Dan sta je stil terwijl het overige verkeer langs je raast. Toch is het bij een motorrijder gebeurd. Begin dit jaar is een motorrijder stilgevallen in een van de vele autosnelwegtunnels die ons land rijk is. Wat de reden was van het stilvallen dat is onbekend, het zou een technisch mankement hebben kunnen zijn of ook een gebrek aan brandstof. In ieder geval de motorrijder stond midden in de tunnel stil.

De betreffende motorrijder heeft toen iets gedaan wat m.i. redelijk dom is; hij is met de motor aan de hand voortduwend de tunnel uitgelopen. Hij heeft daarbij zoveel mogelijk rechts op de rechter rijstrook gelopen (een tunnel heeft geen vluchtstroken). Maar wat hij niet heeft gedaan, is één van de vele nood telefoons opgepakt en zijn panne gemeld aan de verkeersleider.

Waarom hij dat niet heeft gedaan is onduidelijk. Nog opvallender is dat de lopende motorrijder niet is opgemerkt door de verkeersleider. Noch is hij geregistreerd door de detectielussen die langzaam rijdende of stilgevallen voertuigen of spookrijders moeten signaleren, noch is hij opgemerkt door de verkeersleider in de bedieningscentrale die de steeds wisselende beelden van de vele in de tunnel aanwezige camera's voor zich heeft. De detectielussen zijn nog verklaarbaar.

De lussen liggen in het midden van de rijstrook, als iemand zoveel mogelijk rechts gaat lopen dan loopt hij naast de detectielussen. Dat de motorrijder niet gezien is op de camerabeelden is minder verklaarbaar.

Of de verkeersleider heeft hem niet opgemerkt omdat een stilgevallen motorrijder buiten zijn verwachtingspatroon valt, of door de wisseling van de beelden is hij net niet in beeld verschenen. Hoe het ook zij, had de motorrijder zich gemeld of was hij gesignaleerd, dan had de verkeersleider onmiddellijk de rijstrook kunnen afkruisen, hulp kunnen sturen en per noodtelefoon of via het luidsprekersysteem de motorrijder instructies kunnen geven. Nu is er een behoorlijk gevaarlijke situatie ontstaan, waarbij de motorrijder van geluk mag spreken dat hij niet is geschept door het achterop komende verkeer. Naar aanleiding van die voorval heeft iemand van de afdeling tunnelveiligheid van Rijkswaterstaat een presentatie gehouden in het motorplatform.

Wat moet je doen als je met je motor in een tunnel stilvalt? In ieder geval niet zo handelen zoals de motorrijder in dit verhaal heeft gedaan. Rijkswaterstaat geeft de volgende adviezen: Iedere rijkstunnel is om de 100 à 150 meter uitgerust met zogenaamde hulpposten.

Vele niet rijkstunnels zijn dat ook. De locatie van de posten is aangegeven met een verlicht pictogram van een brandblusser en een telefoon. Loop met je motor iets voorbij de eerste hulppost (10 meter). Loop zover mogelijk aan de rechterkant, zet je motor daar neer, schakel eventueel de alarmlichten van je motor in. Loop terug en open de deur van de hulppost.

Door alleen al het openen van de deur krijgt de centrale een melding en wordt het camerabeeld gefixeerd op de betreffende hulppost.

Neem de telefoon op. Die maakt automatisch verbinding met de verkeersleider. Meld het probleem aan de verkeersleider. Die kan dan onmiddellijk actie ondernemen.

Totdat hulp is gearriveerd en/of de baan is afgekruist, probeer het achteropkomende verkeer met handgebaren te waarschuwen.

Ga niet voor je motor staan (in de rijrichting). Als je motor wordt geschept dan word jij mee gelanceerd. Maar hopen dat je de adviezen in de praktijk nooit nodig zal hebben.

Harry Apperloo

## Geluidshinder op de motor.....

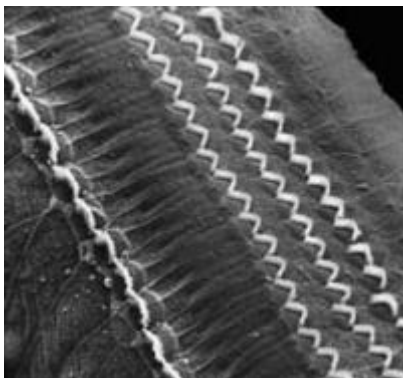
Motorrijden is een lawaaiige bezigheid. En dat niet alleen vanwege het aantal decibels dat je motor produceert. Klinkt het geluid van je motor je nu nog als muziek in de oren, kijk wel uit. Hoe snel dat kan veranderen heb je namelijk zelf niet zo snel in de gaten!

Ons eigenlijke gehoororgaan wordt ook wel het slakkenhuis of binnenoer genoemd en is verantwoordelijk voor onze geluidswaarneming. Hier bevindt zich ook ons evenwichtsorgaan. Binnen in het slakkenhuis (cochlea) bevinden zich miljoenen cellen die eruitzien als kleine haartjes die eruitsteken. Deze haartjes sturen door de veranderende luchtdruk (geluid) signalen naar de hersenen, waardoor we in staat zijn te horen. De haarcellen kunnen afsterven bij langdurige blootstelling aan te veel lawaai, waardoor ze geen signalen meer kunnen doorgeven aan de hersenen.

De toonhoogte van geluid is de frequentie. Een frequentie van bijvoorbeeld 2000 Hertz betekent 2000 trillingen per seconde. Hoge tonen zijn over het algemeen schadelijker voor het gehoor dan lage tonen. Het menselijk oor is niet voor alle frequenties even gevoelig. Daarom is de decibel (dB[A]) ingevoerd. Met de toevoeging van de letter 'A' geeft men aan dat bij de meting een speciaal geluidsmeefilter is gebruikt dat de frequentiegevoeligheid van het menselijk oor nabootst. De dB(A)-waarde geeft dus aan hoe hard een geluid voor een mens klinkt. Hoe meer decibel lawaai, hoe eerder de haarcellen het loodje leggen, doordat ze niet meer de kans krijgen zichzelf te herstellen.

Meestal ontstaat slechthorendheid geleidelijk aan, waardoor de persoon in kwestie er zelf in het begin maar weinig van merkt. Doordat de zachte geluiden in de omgeving geleidelijk aan zachter en zachter worden, valt het vervagen ervan niet of nauwelijks op. Totdat ook de zachte medeklinkers, zoals de m, b, n, m, niet meer goed hoorbaar zijn. Vaak gaat ons gehoor met het klimmen der jaren sowieso achteruit. Tegenwoordig hebben steeds meer jongeren last van lawaaidoofheid (discotheek). Door het continu blootgesteld worden aan lawaai zullen meer en meer haarcellen afsterven waardoor het gehoor slechter en slechter wordt en op een gegeven moment ook de lage tonen beïnvloed worden. In sommige gevallen zal dit leiden tot oorsuizen.

### Normale haarcel



Lawaaidoofheid is onomkeerbaar. Op het moment dat de slechthorende zelf tot het besef komt dat hij niet meer zo goed hoort, is het proces van gehoorverlies meestal al een tijd aan de gang. Vaak zijn het dan gezinsleden of collega's die het het eerste in de gaten hebben.



Vaker en vaker moeten ze herhalen wat ze zojuist hebben gezegd of zij storen zich aan de tv of radio die telkens een stapje harder wordt gezet.

Als motorrijder worden we voortdurend blootgesteld aan (te veel) lawaai. Bij het motorrijden heb je behoorlijk last van windruis. Zelfs een goed sluitende helm is niet voldoende het lawaai te beperken. Sommige helmen schijnen zelfs meer lawaai te veroorzaken dan geluid te dempen.

Windruis wordt mede bepaald door de snelheid waarmee je rijdt, de weersomstandigheden, de stroomlijning van de motor en je postuur. Een kwartiertje op de snelweg met honderd kilometer per uur kan al onherstelbare schade opleveren. Gehoorverlies ontstaat namelijk al bij een geluid van boven de 82 decibel. Rijd je met een snelheid van boven de honderd kilometer per uur, dan word je blootgesteld aan een lawaai van boven de 90 decibel. Deze ruis kan al gehoorbeschadiging veroorzaken bij de haarcellen in het middenoor. Bij een snelheid van 120 kilometer per uur word je blootgesteld aan 97 decibel. In dat geval treedt zelfs al na zeven minuten gehoorbeschadiging op. Bovendien heeft de voortdurende windruis een negatief effect op het concentratievermogen en raak je dus sneller vermoeid en minder alert. Het verraderlijke is dat je de windruis als motorrijder niet of nauwelijks als storend ervaart.

Hoeveel schade ontstaat en hoe lang het duurt voor het zich manifesteert is niet goed te voorspellen. De een is gevoeliger voor gehoorschade dan de ander. Dit is mede erfelijk bepaald.

De EEG-richtlijn voor de dagelijkse blootstelling aan lawaai is:

- 80 decibel -> 8 uur
- 83 decibel -> 4 uur
- 86 decibel -> 2 uur
- 89 decibel -> 1 uur
- 92 decibel -> 30 minuten
- 95 decibel -> 15 minuten

Blootstelling aan 115+ dB of meer kan ernstige gezondheidsrisico's met zich meebrengen.

Goede oordoppen zullen het geruis doen afnemen, maar je gehoor op andere terreinen verbeteren. De windruis zal aanzienlijk afnemen terwijl lagere frequenties beter te horen zijn. Hierdoor zul je veel minder snel vermoeid raken.

Gewone oordopjes (gele schuimdoppen) sluiten je gehoor niet alleen voor geluidshinder af, maar ook voor gewenste geluiden, zoals het verkeer om je heen - bijv. toeterende weggebruikers en bellen bij spoorwegovergangen - en kunnen bovendien evenwichtsstoornissen (duizeligheid) veroorzaken door een vacuüm in het oor.

Er zijn speciale oordopjes voor op de motor verkrijgbaar die ervoor zorgen dat de ruis van de wind zoveel mogelijk wordt gedempt. De betere oordoppen hebben meerdere voordelen boven goedkope oordopjes:

- een perfecte pasvorm, je voelt ze niet zitten (speciaal aangemeten: otoplastiek)
- het filter is kiesbaar en wisselbaar
- het filter filtert een bepaald frequentiegebied, bijv. windruis, waardoor je nog wel verkeer, stemmen en dergelijke hoort. Je kunt er zelfs een avondje mee gaan stappen, terwijl je iedereen gewoon kunt verstaan
- ze gaan jaren mee
- ze zijn makkelijk in en uit te doen

Blijft het feit dat het gebruik van oordopjes een persoonlijke keuze is. En beter goedkope oordopjes dan helemaal geen oorbescherming... Wees zuinig op je oren!

## Ongevalsoorzaken op de motor.....

Het onderkennen (en vermijden) van risico's is een belangrijk onderdeel van onze training. Maar dan is het natuurlijk goed als je al weet, uit welke hoek je de meeste risico's kunt verwachten. En uiteraard is dat een keer onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt duidelijk, dat training en ervaring een belangrijke factor is bij het voorkomen van ongevallen. Getrainde rijders zijn het minst betrokken bij ongevallen.

Een reden te meer om als motorrijder regelmatig te oefenen op uitwijken en de noodstop. Het aanleren van deze technieken is een belangrijk onderdeel van onze trainingen. Maar met een keertje oefenen tijdens onze trainingen ben je er natuurlijk niet. Ook na de training is het belangrijk deze technieken regelmatig te oefenen. Een stille rechte weg is een uitstekende gelegenheid om de noodstop nog eens te doen. En een putdeksel midden op de weg kan uitstekend dienen als "obstakel" waarvoor moet worden uitgeweken.

Het oude spreekwoord luidt nog steeds: **OEFENING BAART KUNST.....**

Hieronder een samenvatting van het onderzoek naar ongevalsoorzaken.

Door OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) is een methodologie ontwikkeld die de naam 'Common International Methodology for In-Depth Motorcycle Crash Investigations' kreeg. Volgens deze methodologie worden op de plaats van een ongeval gegevens verzameld over voertuigen, locatie en omstandigheden, slachtoffers en andere betrokkenen en probeert men alle factoren die bijdroegen aan het ongeval te identificeren. Ook gedetailleerde medische informatie over gewonden en doden wordt verzameld. Daarna wordt een onderzoeksteam belast met het maken van een gedetailleerde reconstructie en beschrijving van het ongeval, op basis van alle verzamelde gegevens. Voor alle gegevens en bevindingen worden gestandaardiseerde coderingen gebruikt. In de laatste fase van het onderzoek worden dan de bijdragen bepaald van alle mogelijke factoren in het veroorzaken van het ongeval.

Met behulp van deze OECD-methodologie heeft de Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) met de steun van de Europese Commissie en andere partners een uitgebreide dieptestudie uitgevoerd van ongevallen met motor- en bromfietzers in vijf steekproefgebieden in Frankrijk, Duitsland, Nederland, Spanje en Italië. Bedoeling was om een beter zicht te krijgen op de aard en oorzaken van ongevallen met gemotoriseerde tweewielers in Europa. Er werden in totaal 921 ongevallen onderzocht. Alle menselijke, omgevings- en voertuigfactoren die bijdroegen aan de uitkomst van het ongeval werden geïdentificeerd. Om vergelijkbare informatie te hebben over rijders en gemotoriseerde tweewielers die niet betrokken waren in ongevallen in dezelfde steekproefgebieden werden bijkomend gegevens verzameld van 923 motorrijders zonder ongeval. Het onderzoek kreeg de titel Motorcycle Accident In Depth Study (MAIDS).

Het MAIDS-rapport een zeer waardevolle bron van informatie voor motorrijders met betrekking tot hun eigen veiligheid.

De belangrijkste conclusies uit het onderzoek:

### Voor het ongeluk:

- Veel motorrijders zijn bang van achteren aangereden te worden. Uit het MAIDS-rapport kun je echter concluderen dat in 90 procent van alle bedreigingen, zowel van ander verkeer als van de omgeving, deze **zich voor de motorrijder** bevonden.
- In minder dan vijf procent van de ongevallen was er sprake van alcoholgebruik door de motorrijder. Dit is een vrij laag aantal, maar deze motorrijders hadden wel meer kans bij een ongeval betrokken te raken.

- Het onderzoek toont aan dat aangepaste normale wegmotoren oververtegenwoordigd waren in de ongevallenstatistieken.
- Motorrijders tussen de 41 en 55 jaar bleken ondervertegenwoordigd, waaruit je de conclusie zou kunnen trekken dat zij een verminderd risico lopen betrokken te raken bij een ongeval in vergelijking met andere leeftijdscategorieën. **Dit heeft volgens het rapport echter meer met ervaring en training te maken dan echt met leeftijd.**

### **Ongevalsoorzaken**

- De oorzaak van 50% van de motorongevallen ligt bij een menselijke fout. De belangrijkste factor (70%) is het niet of te laat opmerken van de motorrijder. De oorzaken hiervan zijn een gebrek aan aandacht van de automobilist, hindernissen die het zicht tijdelijk belemmeren en de beperkte omvang van een motor, waardoor deze minder opvalt. In 37 procent van de ongevallen was een menselijke fout aan de kant van de motorrijder de hoofdoorzaak. In 70 procent van een botsing tussen twee voertuigen bleek de andere bestuurder de motorrijder niet of te laat opgemerkt te hebben. Dit was de primaire ongevaloorzaak. Het niet opmerken van het andere voertuig door de motorrijder bleek slechts een secundaire ongevaloorzaak.
- **Bestuurders van andere voertuigen met zelf een motorrijbewijs bleken motorrijders beter op te merken dan bestuurders zonder motorrijbewijs.**
- Het overtreden van verkeersregels (rijden door rood licht of een stopteken negeren) door motorrijders was in 8 procent de ongevaloorzaak en door bestuurders van andere voertuigen in 18 procent van de gevallen.
- De snelheid, zowel vóór het ongeval als bij impact, ligt meestal (70%) beneden de 50 km/u. Er zijn relatief weinig ongevallen waarbij overdreven snelheid een element was in de oorzaak van het ongeval; slechts 18% van de ongevallen gebeurt tegen een snelheid die beduidend lager of hoger ligt dan de snelheid van het omringende verkeer.
- 73% van de motorrijders probeert een ongeval te voorkomen door uit te wijken, maar 32% verliest daarbij de controle over het stuur.
- Het weer veroorzaakte of droeg bij aan 7,5 procent van de ongelukken.
- Problemen met het voertuig, meestal de banden, droeg slechts minder dan 1 procent bij aan alle ongelukken. Gebrek aan onderhoud van de weg (weginfrastructuur) veroorzaakte of droeg bij aan een ongeluk in 3.6 procent van de bestudeerde gevallen.

### **Het ongeluk**

- Bij ongevallen komen aanrijdingen met personenwagens het meest voor (60%). Een tweede belangrijke oorzaak is de weginfrastructuur, hetzij bij ongevallen waarbij alleen de motorrijder is betrokken, of bij een poging om een aanrijding met een ander voertuig te vermijden.
- Ongevallen waarbij motorrijders tegen vangrails terecht komen, zijn beperkt in aantal maar zijn een belangrijke aanleiding voor zware verwondingen, zowel aan de benen, de nek als het hoofd.
- De meeste ongevallen gebeuren in een stedelijke omgeving.
- In 70 procent van de ongelukken lag de snelheid zelfs onder de 50 km/h.
- Helmen bleken het meest effectief te zijn om de ernst van hoofdletsel te beperken. Bijna alle motorrijders betrokken bij een ongeval droegen een helm, maar 9 procent van de helmen viel af tijdens het ongeluk, omdat ze niet goed vastgemaakt waren.
- Meer dan de helft van het letsel (56 procent) bij rijders en passagiers werd toegebracht aan armen en benen en het meeste daarvan was licht (schaafwonden, sneden en blauwe plekken). Juiste kleding verminderde de kans op dit letsel, maar kon het niet volledig voorkomen.

## Strategieën

### **Motorrijders bleken het slecht te doen als het ging om het maken van een noodstop en/of het ontwijken in panieksituaties.**

- Voorafgaand aan het ongeval probeert 73% van de motorrijders een uitwijkingsmanoeuvre te maken; maar 32% van hen verliest daarbij de controle over het voertuig.
- In 13 procent van de ongelukken kozen de bij het ongeluk betrokken motorrijders een slechte of onjuiste uitwijkstrategie.
- In eenderde van de ongelukken bleek men niet in staat rekening te kunnen houden met visuele beperkingen en paste men foutieve strategieën toe. Dit geeft weer dat motorrijders zich zo dienen te positioneren en te kleden dat ze beter opvallen in het verkeer.
- Sommige strategieën, uitgevoerd ter voorkoming van een ongeval, waren ver beneden de maat, anders dan verwacht zou worden van betreffende rijder. De oorzaak hiervan ligt in de vaak extreme omstandigheden waarin zich een ongeval afspeelt, inclusief onvoldoende tijd om de gewenste (noodstop-/uitwijk)strategie toe te passen.

## Conclusie

Uit het rapport komt duidelijk naar voren dat een groot deel van de ongelukken te wijten is aan menselijke fouten. Niet alleen aan de kant van een automobilist, maar ook aan de kant van de motorrijder.

### ***Het niet op het juiste moment in kunnen springen op een bepaalde situatie of deze situatie van tevoren niet goed in te kunnen schatten.***

Het niet kunnen omgaan met de situatie tijdens een black-out vloeit voort uit een tekort aan onder andere gewenning, kennis en vaardigheden. Gemis aan het noodzakelijke feedbackmechanisme dat ervoor zorgt dat je 'wat over hebt'. Dit is ook te zien aan de leeftijdscategorie van de bij ongelukken betrokken motorrijders.





## Onderhoud motorkleding .....

Zodra de winter zijn intreden doet, worden veel motorrijders minder fanatieke rijders en staat de motor zomaar een paar maanden op stal. Dit is niet alleen een goed moment om de motor een goede onderhoud- en schoonmaakbeurt te geven, maar ook onze (leren)kleding en helm. Een leren pak kan nou eenmaal niet zomaar in de wasmachine en ruikt na die lange warme motorvakantie misschien niet meer zo lekker.

Hoe beter de kleding of de helm demontabel zijn, hoe makkelijker te reinigen. Dat kan iets zijn om bij de aanschaf rekening mee te houden.

### **Helm :**

#### *Buitenkant reinigen :*

Gebruik alleen water voor het reinigen van de helm. Een klein drupje zeepsop kan geen kwaad maar nooit schoonmaakmiddelen zoals bijvoorbeeld glassex. Mocht er veel vuil op de helm zitten zoals vliegen dan is het raadzaam om de helm eerst onder een natte doek te laten weken. Een zachte tandenborstel kan uitkomst bieden om de moeilijk bereikbare delen van bijvoorbeeld ventilatie openingen schoon te maken. Smeer af en toe het vizier in met vaseline of vloeibare siliconen. Zo blijft het vizier rubber soepel en voorkom je uitdroging van het rubber.



Na het wassen kan je het helmvizier behandelen met een waterafstotend middel, water parelt er dan af door de windsnelheid.

#### *Binnenvoering reinigen :*

Indien er sprake is van een uitneembare voering dan kun je die in een emmer water met een neutrale zeep schoonmaken (groene zeep). Wasmiddel kan evt. irritatie veroorzaken als je een gevoelige hoofdhuid hebt. Als de voering er niet uit kan dan adviseren wij om de binnenkant van de helm schoon te maken met een natte doek. In de productlijn van S100 kan je ook een goede interieurreiniger vinden.

Laat de helm bij kamertemperatuur drogen.

### **Kleding :**

Of je nu met leer of textiel rijdt, alle motorkleding heeft onderhoud nodig. Niet alle middelen zijn daarvoor echter even geschikt. Sommige wasmiddelen kunnen de productspecifieke eigenschappen zelfs aantasten, met name als het gaat om kleding met ademende membranen, zoals Gor-Tex. Het gebruik van de juiste reiniging- en impregneermiddelen is dus cruciaal.

Er zijn producten voor de totale reiniging voor motorkleding - onderhoud: reinigen van leren motorpakken en motorlaarzen, producten die waterafstotend maken, producten die handschoenen soepel, waterafstotend en stroef maken. Producten voor het wassen van technische onderkleding, ademende textiele kleding en producten die vervolgens zorgen dat de water- en vuilafstotende eigenschappen van de kleding worden hersteld.

*Hier een aantal tips:*

Neem altijd alle protectors uit het te reinigen kledingstuk (vergeet de rug niet). Deze zijn meestal niet bestand tegen allerlei chemische reinigingsmiddelen.

De meeste membranen (Gore Tex, Drygate e.d.) overleven een normale wasbeurt in de machine niet. Niet doen dus! Altijd op de hand wassen, of met speciale wasinstructies, en niet centrifugeren!

Er zijn speciale wasmiddelen voor kleding met membranen. Deze zeggen ervoor te zorgen dat het membraan blijft ademen en tevens verkleving van het membraan te voorkomen.

Na het wassen de kleding zo open mogelijk ophangen bijvoorbeeld aan een klerenhanger. Als je na het wassen je jas en broek ophangt boven de badkuip of in de douche en je laat deze daar 24 uur hangen dan weet je zeker dat de kleding niet meer druipt als je deze vervolgens voor het drogen ergens anders neerhangt. Het kan best lang duren voordat de binnenzijde van de kleding door en door droog is.

Regelmatig controleren en de kleding niet eerder in een kast hangen voordat deze 100% droog is. De beste controle is om de kleding even aan te trekken met korte mouwen. Dan voel je vanzelf of de binnenkant nog vochtig is. Als je een ongeduldig type bent kun je het droogproces versnellen met een föhn **op de koude stand**. Vooral de armen en broekspijpen kun je dan even lekker doorblazen.

Na het wassen indien nodig de buitenzijde van de kleding opnieuw impregneren.

***Lederen motorkleding :***

Beschermende kleding van glad leer moet gedurende het seizoen regelmatig met een zachte borstel en/ of een vochtige doek schoon gemaakt worden. Hardnekkig vuil zoals ingedroogde vliegenresten kan je met water en een geschikt lederreinigingsmiddel (of een beetje groene zeep) verwijderen. Voor het reinigen van handschoenen en laarzen geldt hetzelfde. Regelmatig een complete reiniging zorgt ervoor dat het leder langer mee gaat. Motorkleding en handschoenen kunnen met een speciaal wasmiddel op de hand worden gewassen. Speciale wasinstructies worden vaak geleverd bij het product.

Leer nooit laten drogen bij een warmtebron! Dus niet op de verwarming of in de zon. Het kan dus wel even duren voordat je pak geheel droog is. Houd daar rekening mee. Je kunt je pak dus een aantal dagen na het wassen niet dragen. Na het reinigen, als het leer droog is, behandel je het leder met een verzorgingsproduct voor het verzorgen en onderhouden van glad leder. Deze verzorgt en impregneert het leder, zonder de poriën af te sluiten. De ademende eigenschap is een belangrijk kenmerk van motorkleding. Kleine kleurbeschadigingen kunnen weer hersteld worden.

Deze behandeling is ook geschikt voor het opbergen van de kleding voor de winterstop. Leer zal na behandeling met een impregneerproduct niet compleet waterdicht zijn, maar je zult de regendruppels in ieder geval een hele poos kunnen afweren. Motorkleding dient opgeslagen te worden in een droge omgeving met constante temperatuur (kledingkast).



Er wordt ook motorkleding aangeboden die gemaakt is van ruwleer (nubuck). Dat is in de regel rundleder, dat aan de nerfzijde lichtjes geschuurd is en een hele zachte vleug bezit. Nubuckleider is gevoeliger, kwetsbaarder dan glad leder. Dit leertype is moeilijker schoon te maken en verbleekt ook sneller. Daarom is het beter geschikt voor een "mooi-weer toertje", en het moet vaker worden schoongemaakt en verzorgd. Net als glad leder kan het probleemloos volgens de wasinstructie op de hand worden gewassen. Ingedroogde vlekken eerst met een zachte borstel verwijderen. Voeg een speciaal product toe aan wat water en borstel hiermee het leder schoon. Pleksgewijze

natte reiniging zonder dat de hele combi gereinigd wordt kan vlekken veroorzaken. Dan beter met de Nubuck Gum of de borstel voorzichtig reinigen. Bij twijfel de combi in z'n geheel reinigen. Droog geworden zijn de leervezels verkleeft. Opgedroogd leder in lengte - en dwarsrichting uitrekken en kneden en afborstelen. Verzorg het leder hierna. Hierdoor krijgt dit kwetsbare leder de noodzakelijke voeding en de zeer belangrijke UV-bescherming. Voor de noodzakelijke impregnering van dit open leder is een behandeling met impregneerspray belangrijk.

### ***Behandeling van membraankleding***

Veel motorkledingstukken moeten voorzichtig gereinigd worden, anders loop je het risico de functionaliteit te beschadigen. Wees voorzichtig met het laten reinigen van motorkleding door stomerijen e.d. Voor membraankleding (Gore Tex, Sympatex etc.) heeft u een speciaal wasmiddel nodig. Dit wasmiddel is geschikt voor textielkleding, zuivere leren kleding voor een textiel-leder-mix met een membraan. De handelswijze is dezelfde als bij glad leder: Eerst schoonmaken en dan wassen met een speciaal product dat hiervoor geschikt is. De beschermende werking van de membraan blijft onaantast. Het gewassen textiel voor het samenvoegen volledig drogen, maar nooit in de droogtrommel. Aan te bevelen is na het wassen de bovenlaag van de textiel met speciale impregneerspray in te spuiten. Zo werkt niet alleen het membraan, maar ook de bovenkant van de stof waterafstotend.

## UIT DE CLUBBLADEN



*“Bij het tanken wilde ik afrekenen maar de pomp waar ik getankt had was al afgerekend door een andere motorrijder. Ik kon hem nog net stoppen toen hij weg wilde rijden. Voor hem was het 10 pond en voor mij was het 18. Als je even wacht dan betaal ik je het verschil, maar dat hoefde niet, koop maar een pint. Tof en weg was hij. Nou bedankt.”*

*“Na afloop vragen we of ze een taxi willen regelen voor ons. Maar surprise, surprise de kok zei;” als jullie de moeite nemen om naar mijn restaurant te komen zal ik jullie persoonlijk weer terugbrengen”. En zo deed hij met zijn Jaguar.”*

*“ Na een goede nachtrust ( tenminste 3 van ons want Johan heeft geslapen in de linnenkast door het lawaai van Raymond ) .....”*

*“Wij hebben een prachtige vakantie gehad in een prachtig land , alleen jammer dat er zoveel Fransen wonen. “*

*“ De steden met onuitsprekelijke namen waren vaak als volgt: de voorsteden waren mooi , nieuw en modern terwijl als je naar het centrum rijdt het één grote kolere zooi was. Als je de namen van die steden uit wilde spreken , kon je gelijk daarna je mond in het gips zetten . “*

*“Moet ’s nachts een keer naar de WC , ligt Kroes het wereldrecord snurken te verbreken. Loop ik de gang op , ligt op de andere kamer , met de deur dicht , Oscar een poging te doen dat zelfde record gelijk weer te verbreken. Tel daar mijn eigen reputatie bij op kan het niet anders zijn dan dat de scheuren in de fundering zitten. “*

*“We lopen naar het hotel en daar aangekomen worden we gelijk aangesproken door de eigenaren. “Wie van jullie snurkt er zo verschrikkelijk ? ” . Ze sliepen in hetzelfde appartement als wij. “ Toen we vannacht thuis kwamen zijn we op zoek geweest naar Een of ander beest wat zo’n herrie maakte.”*

*“Het onderkomen is prima voor elkaar. Een prima binnen- en buitenverblijf en niemand tot last. Nou ja , misschien de bomenzagers dan ’s nachts.”*



Wat is het verschil tussen een penalty en een biertje? Een biertje gaat er altijd in!

Heb je het al gehoord? Een stel junkies heeft de Arena overvallen. O ja, wat is er gestolen? Nikst, gestolen, maar ze hebben wel alle lijnen opgesnoven.

## **NHBEREIKBAAR,**

Een handige site met informatie over wegwerkzaamheden in Noord Holland is [www.nhbereikbaar.nl](http://www.nhbereikbaar.nl).

Als je een route gaat maken of rijden dan kan je controleren of er geen wegwerkzaamheden zijn, precies op dat mooi kronkel weggetje wat je voor ogen had. Iedereen kent verder wel de site van AnaarBeter.nl, maar dat is meer voor hoofd- en snelwegen.

## Pensioenen

De oude Drees hield van de mensen  
en wilde hen een verzorgde oude dag toewensen  
Dus ontwierp hij de AOW  
En heel het land riep blij: Hoezee

En zo werd er gezorgd voor de Oude van Dagen  
en het was er voor alle bevolkingslagen  
En als was dat inkomen niet zo heel erg groot  
je hoefde niet meer te werken tot aan je dood

De rijkere wilden het daar niet mee doen  
en spaarden verder voor een aanvullend pensioen  
De fondsen kregen daardoor meer centen in kas  
en uitbetalen hoefde men veel later pas

Hee, dachten de fondsen, dit moet ook voor de gewone man  
zodat hij later wat ruimer rondkomen kan  
We regelen dat met zijn kleine salaris  
Hij zal er blij mee zijn als hij straks klaar is

En zo spaarden de fondsen die centen erbij  
Vooruitzichten mooi en iedereen blij  
De pensioenfondsen spaarden en bulkten van 't geld  
Het beloofde heel wat, iedereen welgesteld

Doch de regering greep ONS geld zonder ONS iets te zeggen  
en de fondsen begonnen fanatiek te beleggen  
En dit alles was helaas het begin  
En de plus in de pot werd een droevige min

Directeuren en Commissarissen verzaakten hun plicht  
Want op ONS geld hield men geen zicht  
De pot raakte leeg, het overschot slinkt  
Na alle onderzoeken denk ik wel dat het STINKT

Niemand krijgt boete, niemand krijgt straf  
Van HUN kapitaal gaat geen centje eraf  
Een beloninkje hier een gouden handdrukje daar  
Maar de pensioengerechtigde is zwaar de sigaar

Inleveren Baby-Boomers, jullie zijn met te veel  
Dat ook zo velen betaald hebben is niet essentieel  
En ook de AOW leeftijd is veel te laag  
Al die vijfenzestigplussers zijn een vervelende plaag

Dus pensioenen verlaagd, pensioenleeftijd verhoogd  
Want alle opgespaarde potten zijn bijna opgedroogd  
Wat er aan geld is verdwijnt naar Europa  
Dus pak je rollator en werken, opa!!

Kom op partijen, heb geen harten van steen  
Kijk voor de verandering eens om je heen!!  
De oudere arbeiders mankeren wel wat  
Hebben soms kwalen, door hun arbeid gehad

Daarbij, wie wil de oudere arbeider nog hebben?  
De man die zijn kracht met de jaren zag ebben!  
Moeten zij nu nog werkelijk solliciteren  
Van de pluche zittende dames en heren?

Willem Drees kijkt droef op ons neer, het was toch geen spel?  
Maar met het beleggen leek het dat wel  
Zijn menslievende plan, het had zomaar gekund  
Maar de arbeider op leeftijd is zijn plan niet gegund.

***Wanneer mensen banken beroven gaan ze naar de gevangenis.  
Wanneer banken mensen beroven krijgen ze een bonus.***



## MOTORNIEUWS



### **Overheden halen bijna 20 miljard op bij weggebruikers**

De Rijksoverheid heeft vorig jaar 17,6 miljard euro opgehaald aan verkeersbelastingen, terwijl de provincies bijna 1,5 miljard euro opstreken aan opcenten in de motorrijtuigenbelasting en gemeenten ruim 600 miljoen euro aan parkeergelden inden. Met ruim 9,2 miljoen geregistreerde personen- en bedrijfsauto's in Nederland, komt dat neer op een gemiddelde bijdrage van 2.141 euro per voertuig per jaar.

Dat blijkt uit de nieuwste editie van Mobiliteit in Cijfers Auto's van BOVAG en RAI Vereniging, die vandaag samen met de nieuwe Duurzaamheidsmonitor is gepubliceerd. De statistieken in deze uitgaven geven inzicht in de ontwikkelingen in en betekenis van mobiliteit in Nederland. De Duurzaamheidsmonitor is opgesteld door het Instituut voor Duurzame Mobiliteit (IvDM), opgericht door BOVAG en RAI Vereniging.

### **Europees koploper**

De inkomsten voor het Rijk uit (auto)mobiliteit bestaan onder andere uit accijns op brandstoffen, assurantiebelasting op autoverzekeringen, motorrijtuigenbelasting (mrb), verkeersboetes en btw op brandstof, reparatie, onderhoud en verkeersopleidingen. De 18 miljard is exclusief de inkomsten uit fiscale bijtelling voor de auto van de zaak. De uitgaven van het Rijk voor verkeersvoorzieningen bedroegen vorig jaar 5,2 miljard euro, inclusief werk aan het spoor.

Uit de publicaties blijkt tevens dat de prijs van een liter benzine in de periode 2002 tot en met 2012 met 54 procent is gestegen, terwijl de algemene consumentenprijsindex in diezelfde periode slechts 19,4 procent steeg.



## Motor van dik 650.000 euro!



**Stel dat je de hoofdprijs in de Postcodeloterij wint. Is toch gauw een prijs van enkele miljoenen. Zou je dan mer dan €650.000 besteden aan een motor?**

De Lauge Jensen - de eerste motorfabrikant die blokken bouwt die voldoen aan de komende Euro04 norm - op de foto is bekleed met 24 karaats goud. En er zitten nog een paar honderd diamanten op. Natuurlijk is de custom ontworpen als een showfiets,

het is geen motor waarop je met een gerust hart een stukje gaat rijden. Laat staan dat je 'm parkeert op een onbewaakte parkeerplaats. En als je er mee zou gaan rijden, moet je wel de uitlaten vervangen. Die worden heet en voor je het weet, druipet het goud op het asfalt.

Aan de andere kant: als je zulke diepe zakken hebt dat je voor de lol een fiets van 650.000 euro kunt kopen, dan maken de druppels goud die je morst tijdens het rijden je ook niet zo heel veel uit.

## Rijkswaterstaat let meer op stroefheid asfalt



Vanaf begin 2014 zal Rijkswaterstaat meer en beter controleren op de gladheid van zowel nieuw- als oud asfalt. Minder stroef asfalt geeft een langere remweg en meer ongelukken, aldus de overheidsdienst. Goed nieuws voor motorrijders, die immers niet alleen voor de remweg maar ook voor zijdelingse grip van de stroefheid van asfalt afhankelijk zijn. 'Naarmate een wegdek ouder wordt, gaat de stroefheid achteruit', aldus Erik Vos, senior adviseur Instandhouding bij Rijkswaterstaat. "Nu wordt het wegdek 1 keer gemeten, maar vanaf begin volgend jaar gaan we de aanvangstroefheid

van nieuw aangelegd asfalt 2 keer vlak na elkaar meten. En voortaan worden bij de jaarlijkse monitoring de metingen uit het verleden meegenomen. Zo vallen mogelijke meetfouten eerder op en kunnen opdrachtnemers trends beter voorspellen. Al met al is de bepaling van de stroefheid zo nauwkeuriger."

Bijkomend voordeel is dat stroever asfalt langer meegaat.

## **Motozoom neemt bandenspecialist Nova Rota over**

Motozoom, met drie winkels en een webshop de grootste retailer op het gebied van motorkleding en -onderdelen in Nederland en België, heeft de motor- en autobanden specialist Nova Rota overgenomen. Nova Rota is inmiddels 8 jaar een populaire banden webshop. Eigenaar Bill van den Berghe maakte van Nova Rota een internationaal bekende formule en wilde zijn bedrijf graag aan betrokken ondernemers overdragen. Na een eerdere succesvolle samenwerking tussen Nova Rota en MotoZoom, zagen Gernand Hierink en Rejoh van der Voort een glansrijke toekomst in het bedrijf van Van den Berghe.

Nova Rota, Latijns voor 'nieuw wiel', is opgericht door Bill van den Berghe en is al jaren lang een fenomeen op het gebied van motorbanden, autobanden en velgen. Nova Rota levert nieuwe bandensets van topmerken zoals Bridgestone, Continental, Dunlop, Metzeler, Pirelli en Michelin direct aan de consument. Topkwaliteit banden voor een scherpe prijs is het devies. De klant kan zijn banden direct laten bezorgen en monteren bij een van de vele bij Nova Rota aangesloten montagepunten door heel Nederland.

De visie van motoZoom op de bedrijfsvoering is in veel opzichten gelijk aan die van Van den Berghe. Eigenaar Rejoh van der Voort: "We zijn een one stop shop op het gebied van praktisch alle motorspullen die je maar kunt bedenken. Motorbanden zijn een perfecte aanvulling op ons assortiment. Maar ook bijvoorbeeld winterbanden voor de auto passen uitstekend in ons assortiment, want vrijwel elke motorrijder kiest in de winter voor de vierwieler. Dit is in onze beleving dé kans om onze klanten nog uitgebreider van dienst te kunnen zijn met onze service, knowhow en onze laagste prijs garantie, zowel motorrijders als automobilisten."

Nova Rota blijft bestaan onder de huidige naam, dus de webshop blijft op novarota.nl vindbaar. Wel wordt per direct de bekende laagste prijs -garantie van moto Zoom geïntroduceerd en zullen er op korte termijn functionaliteiten aan de bestaande webshop toegevoegd worden die de gebruikerservaring van de webshop duidelijk zullen verbeteren.

## **Salon de la Moto vanaf 3 december**



Ook in 2013 zal er in Parijs weer de jaarlijkse motorshow "Salon de la Moto" gehouden worden, in het verleden bekend als de Mondial du Deux Roues. Na de jaarlijkse EICMA (Milaan) en de tweejaarlijkse INTERMOT (Keulen) is deze motorbeurs nog steeds één van de belangrijkste Europese motorbeurzen, al is het aanbod van wereldprimeurs nogal wisselend. Na een pauze van vier jaar werd in 2012 de Salon weer georganiseerd, waarbij de keuze voor begin december ervoor zorgde dat er toch fabrikanten waren die besloten op deze locatie een 'laat' nieuw model te

introduceren. Dit jaar wordt de beurs van 3 tot en met 8 december gehouden, het is ook bij deze editie weer afwachten of fabrikanten na de EICMA nog nieuwe modellen zullen bewaren voor Parijs.

## **BMW presenteert de BMW R nineT**

BMW presenteert de BMW R nineT, een sportieve roadster met talrijke klassieke designelementen. De dubbele, boven elkaar geplaatste uitlaatdempers zijn stijlelementen van een klassieke café racer. De zwarte motor is onder meer uitgerust met het speciale buizenframe, spaakwielen en een upsidedown voorvork. De BMW R nineT wordt aangedreven door een beproefd lucht-/oliegekoeld boxerblok. Met dit duidelijk zichtbare stijlelement geeft de nieuwe roadster direct de essentie van 90 jaar historie van BMW Motorrad weer.

Voor de BMW R nineT hebben de designers zich laten inspireren door het krachtige karakter van de klassieke boxers. Machines uit de tijd dat motorfietsen in hoofdlijnen bestonden uit twee wielen, een frame, een motorblok, een stuur en een zadel. De zwart gelakte roadster is een ode aan de eerste BMW motor, de legendarische BMW R 32, die in 1923 het spits afbeet van inmiddels negentig jaar historie. De BMW R nineT weerspiegelt de elementen klassiek, puur en stoer tot in detail. Maar dan wel met moderne techniek, zodat deze roadster zich niet alleen voor ontspannen rijden in de stad leent, maar ook voor een wat meer uitdagende manier van rijden over bochtige buitenwegen. Het motorblok levert daarvoor genoeg power en vooral veel trekkracht in het lage- en middentoereengebied. Het is de beproefde lucht-/oliegekoelde boxermotor van 1.170 cm<sup>3</sup> met een vermogen van 81 kW (110 pk) bij 7.750 t/min en een maximumkoppel van 119 Nm bij 6.000 t/min.



Upsidedown voorvork van BMW S 1000 RR  
Het boxerblok fungeert als dragend element voor het speciaal voor de BMW R nineT ontwikkelde voor- en achterframe van stalen buizen. Opvallend is ook de toepassing van een upsidedown voorvork in plaats van de BMW Telelever-voorwielophanging van alle andere BMW R Serie modellen. Het is dezelfde voorvork als die van de ultrasportieve BMW S 1000 RR waarmee maximale stuurprecisie verzekerd is.

Daarbij past de voorvorkconstructie bij het beeld van een klassieke motorfiets. De achterwielophanging bestaat uit de beproefde BMW Paralever cardanophanging. De spaakwielen zijn eveneens een klassiek stylingelement. Velg en naaf zijn gemaakt van zwart geanodiseerd aluminium en de spaken van roestvrij staal. Het remsysteem is voorzien van BMW Motorrad ABS. Radiale monoblok remklauwen met vier zuigers en dubbele schijven voor met een diameter van 320 mm staan garant voor hoge remkracht en veiligheid. Twee boven elkaar geplaatste uitlaatdempers aan de linkerkant knipogen naar het uiterlijk van vroegere café racers. Om dat beeld compleet te maken, kan met een optionele aluminium afdekplaat een solozit gecreëerd worden. Ook levert BMW titanium vervangingsdempers van Akrapovic en zijn er opties om de dempers laag of juist hoog te monteren.

Het cardanhuis is voorzien van bevestigingspunten voor een alternatieve kentekenplaathouder. Daarmee is het mogelijk de plaats inclusief achterlicht aan de rechterkant van de motor te monteren. De swingarm van de BMW R nineT laat montage van een extra brede 6-inch achterband toe in plaats van het standaard 5,5-inch exemplaar.

### **Detail**

Buitengewoon veel zorg is besteed aan details en een kwalitatief hoogwaardige afwerking. Dat blijkt onder meer uit de aluminium tank (17 liter inhoud), die volledig handmatig is gepolijst en daarna is afgewerkt met lak. Ook de aluminium afdekplaat boven de luchtinlaat is een opvallend detail. De letters nineT zijn hierin gestanst. Vele andere aluminium delen, zoals de schetsplaat van het stuur, zijn speciaal bewerkt en geanodiseerd om de klassieke look helemaal compleet te maken. De zwarte metallic lak, de contrasterende zilveren en metallic details en de ronde koplamp met het BMW embleem in het hart van glas vormen eveneens een eerbetoon aan de 90-jarige historie van BMW Motorrad. Het elektrische systeem is extra krachtig uitgevoerd, zodat probleemloos extra koplampen en andere verlichting is te monteren.

De BMW R nineT beleeft zijn publieksdebuut tijdens de internationale motorshow EICMA in Milaan (7-10 november). De Nederlandse première van deze spectaculaire motor vindt gelijktijdig plaats op de Big Twin Bike Show, die van 8-10 november gehouden wordt in Rosmalen. De nieuwe BMW R nineT wordt leverbaar vanaf €16.800 en staat per maart 2014 bij de Nederlandse BMW Motorrad dealer.

## **ANWB wil stop op automatische stijging verkeersboetes**

**De ANWB bepleit in een brief aan de minister van Veiligheid en Justitie dat er een einde komt aan de jaarlijkse prijsaanpassing van de verkeersboetes. Komend jaar wil de regering de verkeersboetes met 2,8 procent verhogen, terwijl de gemiddelde koopkracht van de Nederlanders juist daalt.**

De ANWB is niet tegen verkeersboetes om verkeersovertreders te straffen, wordt benadrukt. Maar het vindt een automatische stijging van de boetes terwijl de koopkracht nu juist daalt, ongepast.

## **Recordopbrengst**

In dit jaar wordt een recordopbrengst aan boetes verwacht. Dit komt vooral door de extra verhoging van de verkeersboetes met zo'n 15% in 2012 en daarnaast door de stijging van het aantal trajectcontroles.



## Motorrijders zijn goede weggebruikers

De website Truckstar.nl richt zich op vrachtwagenchauffeurs en truckliefhebbers. Vanuit dat perspectief is het natuurlijk erg interessant om te zien hoe andere groepen weggebruikers zich gedragen. De motorrijder is één van die groepen, en daar is respect voor, zo blijkt.

### Hoe ervaart de chauffeur de motorrijder

Hoe ervaart de vrachtwagenchauffeur de gemiddelde motorrijder in Nederland?

Zeventien procent vindt de motorrijder een serieuze bestuurder die goed anticipeert en het gevaar uit de weg gaat.

36 procent is eveneens positief vindt de motorrijder een gemiddelde bestuurder die soms een foutje maakt maar op zich prima rijdt.

Zeven procent merk nooit iets van motorrijders, dus prima.

Vijftien procent zegt dat alleen de mooi weerrijders die in grote groepen de wegen onveilig maken ervaar ik als een irritatie. Verder zijn het goede medeweggebruikers.

Daarmee is in totaal 75 procent van de deelnemers aan de poll in principe positief over de motorrijders op 's land heren wegen.

### 25% is minder positief over motorrijders

Tien procent is het daar niet mee eens en ziet de motorrijder als: een gevaar op de weg die met bloedstollende snelheden rare capriolen uithaalt.

De laatste vijftien procent doet daar nog een schepje bovenop en ziet de motorrijder als: een irritatiefactor omdat ie altijd in 'n dode hoek duikt en hard door de files heen scheurt.

Die voorbeelden kennen we allemaal natuurlijk. Toch is het goed om te zien dat de relatie tussen de zware truck en de kwetsbare motorfiets grotendeels hartstikke goed is.



*Over dit type motorrijder blijft overigens de nodige twijfel bestaan*



## STANDEN TOERCOMPETITIE 2013

### Clubs op toerfactor

Club	Aantal rijders	Punten	Toerfactor
MVTC Al Weer	10	1195	119,5
MC Mios	5	330	66
BMW Club Oirschot	5	260	52
Motoer Team Motorini	5	170	34
MTC Noord	32	845	26,4
MTC Motovatie	77	1870	24,28
MC Rijsbikers	9	200	22,22
MTC de Schaffelaar	14	290	20,71
MC Zwolle e.o.	5	100	20
BMW GS club Nederland	5	100	20
MTC Lingerijders	22	410	18,63
MTC Mariahout	9	155	17,22
MTC Bladel	5	85	17
Baarnse MC	11	185	16,81
MC '93 Nijverdal	15	235	15,66
MC Trajectum	8	115	14,37
MC Buuten Nolletje	10	130	13
MTK Dick van Loghem	5	65	13
MC HAMAC Harfsen	5	65	13
MC de Mijlentellers	9	110	12,22
MTC de Horizonrijders	5	60	12
MTC de Steur	21	250	11,9
Gold Wing Club Holland	38	440	11,83
MC Mozamo	58	665	11,46
MSV Mike the Bike	7	80	11,42
MC RAM Raalte	20	220	11
MC Contact Dordrecht	23	245	10,65
MC '68	10	105	10,5
CMV OP Weg	6	60	10
Haagse Toer Motor Vereniging	9	90	10
MK Den Haag	6	60	10
MTC Bicyclette	5	45	9
Zeeuws Vlaanderen	37	310	8,37
MTC Bergeijk	6	50	8,33
MC Zobba	6	50	8,33
Boreftse MC	21	175	8,33
Club Pan European Nederland	33	265	8,03

## CLUBS

CLUB	PUNTEN
1 MTC Motovatie	1870
2 MVTC Al Weer	1195
3 MTC Noord	845
4 MC Mozamo	665
5 Gold Wing Club Holland	440
6 MTC de Lingerijders	410
7 MC Mios	330
8 MC de Kraats	325
9 MC Zeeuws Vlaanderen	310
10 MTC de Schaffelaar	290
11 Club Pan European Nederland	265
12 BMW Club Oirschot	260
13 MTC de Steur	250
14 MC Contact Dordrecht	245
15 MC '93 Nijverdal	235
16 MC RAM Raalte	220
17 MC Rijsbikers	200
18 Baarnse MC	185
19 Boreftse MC	175
20 Motoer Team Motorini	170
21 MTC de Happy Drivers	165
22 MTC Mariahout	155
23 MC de Megafoon	140
24 Needse MC	135
25 MC Buuten Nolletje	130
26 MTK de IJselrijders	130
27 MC Trajectum	115
28 MC de Mijlentellers	110
29 MC '68	105
30 BMW GS Club Nederland	100
31 MC Zwolle e.o.	100
32 Haagse Toer Motor Vereniging	90
33 MTC Bladel	85
34 MC de Kempengalm	80
35 MC Wombarg	80
36 MSV Mike the Bike	80
37 MC HAMAC Harfsen	65
38 MC Nijverdal-Hellendoorn	65
39 MTC Dick van Logchem	65
40 CMV Op Weg	60
41 MK Den Haag	60
42 MTC de Horizonrijders	60
43 MC Bulldog	55
44 MC Salland	55
45 MC West Friesland	55
46 Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	55
47 BMW MTC 's Hertogenbosch	50
48 MC Asom	50

49 MC D'n Dommel	50
50 MC Zobba	50
51 MTC Bergeijk	50
52 MV Almere	50



### RIJDERS

NAAM	PLAATS	CLUB	PUNTEN
1 Volger A.P.	Amsterdam	MTC Motovatie	235
2 Groen Jan	Nieuwleusen	Individueel rijder	225
3 Bravenboer Arie	Amstelveen	MVTC Al Weer	220
4 Kuiper Jochem	Hoofddorp	MTC Motovatie	215
5 Kouwen van Cees H.	Nieuwegein	MVTC Al Weer	210
6 Vaart v/d Leen	Bergschenhoek	MVTC Al Weer	210
7 Burggraaf Jan	Amstelveen	MVTC Al Weer	175
8 Hauser Jan A.	Rijswijk	MTC Motovatie	155
9 Hulst van der Alex	Huizen	Individueel rijder	155
10 Vermeer Roy	Haarlem	MVTC Al Weer	150
11 Teunissen T.C.	Zevenaar	Individueel rijder	135
12 Leo Bakkum	Beverwijk	MTC Motovatie	130
13 Rondeel J.B.M.	Groenlo	Needse MC	130
14 Kooter de Bea	Alphen a/d Rijn	MVTC Al Weer	125
15 Seegers M.J.	Weesp	MTC Motovatie	125
16 Bij van der Lieuwe	Wanswerd	MTC Noord	120
17 Harten van Wout	Zeist	Individueel rijder	120
18 Koene Frans	Amsterdam	MTC Motovatie	120
19 Ehrismann Fred	Hoofddorp	MTC Motovatie	115
20 Noort Leen B.	Zoetermeer	Individueel rijder	115
21 Vergers Aad	Uithoorn	MTC Motovatie	115
22 Willems Bert	Eerbeek	Individueel rijder	115
23 Kats Rinze	Surhuizum	MTC Noord	110
24 Wijngaarden Marten Marssum		MTC Noord	105



25 Kraaij Theo	Zaandam	MC Mozamo	95
26 Rooij van Frank	Son	Individueel rijder	95
27 Schot Ben	Sint Pancras	MC Mios	95
28 Smits J.	Oirschot	BMW Club Oirschot	95
29 Straub Theo	Opijnen	MTC de Lingerijders	95
30 Voorneveld Jan	De Kwakel	MTC Noord	95
31 Smits P.	Oirschot	BMW Club Oirschot	85
32 Berge v/d A.	Zaandijk	Individueel rijder	80
33 Eilander Bertus	IJsselmuiden	MTC de Steur	80
34 Bierman D.W.	Hengelo		75
35 Hummelink H.	Cappelle a/d IJssel	Individueel rijder	75
36 Jochems Jos	Zundert	MC Rijsbikers	75
37 Jonker P.R.	Joure	MTC de Schaffelaar	75
38 Maas Johan	Heide	Individueel rijder	75
39 Reitsma Hielke	Workum	MTC Noord	75
40 Aarts Frans	Budel	Individueel rijder	70
41 Vermeer Petra	Haarlem	MVTC Al Weer	70
42 Zeist van R.	Eindhoven	Individueel rijder	70
43 Boef den Arie	Dordrecht	MC Contact Dordrecht	65
44 Breitsma Jouke	Emmen	Individueel rijder	65
45 Flipse Wim	Middelburg	MC Zeeuws Vlaanderen	65
46 Heg van de Henk	Barneveld	MTC de Schaffelaar	65
47 Heg van de Wim	Barneveld	MTC de Schaffelaar	65
48 Metin Nadiye	Amsterdam	MTC Motovatie	65
49 Oosterbroek	Harry Leusden	Individueel rijder	65
50 Schrijver Erik	Veenendaal	MC de Kraats	65
51 Schrijver Eva	Veenendaal	MC de Kraats	65
52 Uden van Jac	Nuland	Individueel rijder	65
53 Zwaan Aad	Castricum	Individueel rijder	65
54 Oostrum van C.M.	Montfoort	Boreftse MC	60
55 Stralen van Simon	Wadenoijen	MTC de Lingerijders	60
56 Vliet van Ben	Woerden	Boreftse MC	60
57 Bruggeman Edwin	Raalte	MC Salland	55
58 Castelein Roel	Hoofddorp	MTC Motovatie	55
59 Kuiper de H.	Arkel	MTC de Lingerijders	55
60 Kuiper Jan	Kudelstaart	MTC Motovatie	55
61 Nieuwland Gerrit	Empe	MC de Megafoon	55
62 Oostra P.L.	Haarlem	Individueel rijder	55
63 Polderman Peter	Kapelle	Motoer Team Motorini	55
64 Raaijmakers Patrick	Beek en Donk MTC	Mariahout	55
65 Remeeus J.M.	Maarn	MTC Noord	55
66 Rooijackers Piet	Bladel	MTC Bladel	55
67 Rossenberg van Cor	Uithoorn	MTC Motovatie	55
68 Schot Andre G. Sint	Pancras	MC Mios	55
69 Streef Peter	Amsterdam	MTC Motovatie	55
70 Willems Hans	Zuthpen	Individueel rijder	55
71 Bartels Erik	Gouda	Individueel rijder	50
72 Benjamins Herman	Nieuwegein	MVTC Al Weer	50
73 Benjamins Tineke	Nieuwegein	MVTC Al Weer	50
74 Biesen den Kees	Oudorp	MTC Motovatie	50
75 Boland Dick Burgh	Haamstede	Motoer Team Motorini	50
76 Hilhorst Antonio H.	Hoogland	MTC de Schaffelaar	50

77 Huijbregts J.	Veldhoven	Individueel rijder	50
78 Jager J.	Drachten	Individueel rijder	50
79 Limburg van Kees	Holtten	Individueel rijder	50
80 Limburg van Kees jr.	Holtten	Individueel rijder	50
81 Nelissen Harry	Venray	Gold Wing Club Holland	50
82 Ruig Theo	Schagen	MC Mios	50
83 Strobbe Adri	Krommenie	MC Mozamo	50
84 Velzen van R.G.D.	Heemskerk	Individueel rijder	50
85 Wever Jan	Koekange	Individueel rijder	50
86 Wit Leo	Markenbinnen	MC Mozamo	50
87 Bodegom van Piet	Middenmeer	Individueel rijder	45
88 Budding Dennis	Diemen	MTC Motovatie	45
89 Damman Bennie	Hoonhorst	MTC Dalfsen	45
90 Graaf de G.	Hattem	MC Zwolle e.o.	45
91 Heida H.	Wolvega	MTC Noord	45
92 Hoeven v.d. Gerard	Bunschoten	Baarnse MC	45
93 Koot Ries	Elst	Individueel rijder	45
94 Louwerse Jan	Serooskerke	MC Zeeuws Vlaanderen	45
95 Smits H.	Oirschot	BMW Club Oirschot	45
96 Teerink Bennie	Zelhem	Individueel rijder	45
97 Valk Jan	Zaandijk	MC '68	45
98 Vianen Gijs	Woerden	Club Pan European Nederland	45
99 Wolff Bianca	Zuiddorpe	MC Zeeuws Vlaanderen	45



# L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2013



## **01/01/2013-30/11/2013 MEER PROVINCIE NRIT MTC Motivatie**

Doorlopend – 5 punten. Start te: Diverse start mogelijkheden op de route Info: 0251-251661/06-29571673 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 250 km. Omgeving: Gelderland/Overijssel 5 Euro op giro 2972580 o.v.v. naam/adres/woonplaats en eventueel e-mailadres. Zie ook [www.motovatie.nl](http://www.motovatie.nl). Meerdere startpunten. Ook op Garmin GPS

---

## **01/04/2013-01/10/2013 DOORLOPENDESPONSOR RIT MTC Zevenbergen**

Doorlopend – 10 punten. Start te: De Borgh IJshof 1 Zevenbergen 0168-324344 Info: 0165-381183/0168-327944 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: West Brabant en België Rit wordt om de 4 weken nagedren. Na overmaken op Giro/Bank nr. 147540208 te Zevenbergen . en vermelding van straat en woonplaats of emailadres wordt de rit toegezonden. Via e-mail of GPS ( garmin )

---

## **01/04/2013-30/11/2013 7e DOORLOPEND EVENEMENT Baarnse MC**

Doorlopend – 5 punten. Start te: De Kleurvogel Tolweg 1 Baarn Info: 06-22549248/06-14426487 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: zie de website Extra info: Voor bestellen kunt u ons mailen of bellen met Ruben Steenland. E-mail: [http:// baarnse-mc@solcon.nl](mailto:baarnse-mc@solcon.nl) Website:[http://www.baarnse\\_mc.bleuh.net](http://www.baarnse_mc.bleuh.net) Ook op Garmin

---

## **01/04/2013-30/09/2013 RONDTOER GELDERLAND MC Asom**

Doorlopend – 5 punten. Start te: Clubhuis MC Asom Edisonstraat 3 Zevenaar 0316-527956 Info: 0316-330970 Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.) Lengte: 225 km. Omgeving: Gelderland Zie info site [www.mc-asom.com](http://www.mc-asom.com)

---

## **01/04/2013-30/11/2013 13e ALL WEATHER TOUR 2013 MVTC Al Weer**

Doorlopend – 5 punten. Info: 023-5353146 Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: Richting Noord Brabant € 6,00 overmaken op reknr.48.06.195 tnv MVTC Al Weer te Alphen a/d Rijn. ovv naam of e-mailadres. Route is ook per mail te bestellen Zie onze website: [www.alweer.eu](http://www.alweer.eu)

---



**10/11/2013 23e KOUDE NOVEMBERRIT MC de Kraats**

Toerit – 5 punten. Start te: Clubhuis de Kraats Horsterweg 9 Ede 0318-631255 Info: 0343-576602  
Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 120 km. Inschrijven vanaf: 10.00 tot: 13.00 uur. Route ook op GPS,  
incl. erwtensoeop.na afloop.E-mail: detoercommissie@mcdekraats.nl Internet: www.mcdekraats.nl

---

**24/11/2013 20e SINTERKLAASOER VAMC de Graafschaprijders**

Toerit – 5 punten. Start te: Clubhuis VAMC Eikenlaan 2a Vorden 0575-556518 Info: 0544-372502  
Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 130 km. Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 12.00 uur. Omgeving:  
Achterhoek/Twente/Veluwe Voor iedere deelnemer na afloop een chocoladeletter of speculaas.  
Route beschikbaar voor Garmin GPS, Zie www.vamc.nl voor nadere info E-mail riethuis@hetnet.nl

---

**08/12/2013 39e WILDRIT MC Keizer Karel - Nijmegen**

Toerit – 5 punten. Start te: Cafe-Zaal de Markies Graafseweg 600 Alverna(Wijchen) 024-6413905  
Info: 0412-612213/0485-470579 Inschrijfgeld: € 3,50 (z.h.), € 6,00 (p.j.), € 5,00 (j.h.) Lengte: 125 km.  
Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 11.00 uur. Omgeving: Regio Nijmegen Bij start hangen clubvlaggen.  
www.mckeizerkarel.nl

---

**22/12/2013 SNERTRIT MC D'n Dommel**

Toerit – 5 punten. Start te: Café D'n Dommel Markt 15 St. Oedenrode 0413-473979 Info: 0413-  
474691 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 12.00 uur. 1  
consumptie. Route op A4 en GPS/Garmin. Voorinschrijving op info@mcdndommel.nl

---

