

L.O.O.T. INFOWIJZER



FEBRUARI 2022

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. L.O.O.T.TOERCOMMISSIE
5. EEN APK VOOR MOTORRIJDERS.....
7. KENNISDAG GELUID TEGEN.....
11. VAN DE CLUBS
12. UIT DE CLUBBLADEN
13. MOTORNIEUWS
28. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt maart 2022. Kopij voor 27 februari naar infowijzer@loot.nl

Inleiding

Het LOOT is in 1989 opgericht als overkoepelende vereniging van motor toerclubs. Momenteel zijn er 55 motorclubs aangesloten, die op hun beurt ruim 5.000 leden hebben.

Het LOOT stelt zich ten doel:

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

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

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

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



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

Opricht 28-11-1989

Statutaire vestiging te Zwolle

Kamer van Koophandel V 40062177

Postbank -rekening ING: NL 38

INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT



www.loot.nl

secretariaat@loot.nl

Het Bestuur

bestuur@loot.nl

Voorzitter	(ad interim)	Martin Molenaar	06-12102606	voorzitter@loot.nl
Secretaris		Karin Hogenbirk	06-14426487	secretariaat@loot.nl
Penningmeester	(ad interim)	Melvin Smith	06-10921205	penningmeester@loot.nl
		Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
		PR Vacant		pr@loot.nl
		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl

De Coördinatoren

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

Adressen

Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten

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

Copy infowijzer

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

Financiële zaken

Penningmeester (a.i.)

Jan van der Heydenstraat 101, 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

HOOP DAT 2022 BETER WORDT !!

OPEN RIT VISITEKAARTJE MOTORCLUBS

Het zijn rare tijden. De moed zakt je soms in de schoenen. Dat zie je ook in onze clubs terug. Ze zijn afwachtend. Dat merk je aan het aantal aanmeldingen voor de Loot toerkalender. Bekende clubs die elk jaar 1 of meerdere ritten aanbieden, hebben nog geen rit aangemeld. Landelijk gezien staan duizenden motorrijders zo met lege handen. Clubs willen motorrijden promoten en een open rit is voor veel clubs hun visitekaartje. Het Loot begrijpt de afwachtende houding van clubs maar doet toch een oproep om 1 of meerdere ritten op de toerkalender te plaatsen. Er gloort echt hoop aan de horizon.



VOORDELEN PLAATSING OP LOOT TOERKALENDER

1. Via de Lootwebsite en de Loot-infowijzer hebben clubs een groot bereik. Veel motorrijders, dikwijls lid van een club, raadplegen de Loot toerkalender
2. Motoplus, het grootste motorblad van Nederland, publiceert sinds vorig jaar met grote regelmaat de Loot-toerkalender.

Een betere reclame kan een club zich niet wensen.

3. Motorrijders rijden regelmatig in clubverband ritten die op de Lootkalender staan.
4. Motorrijders kiezen voor ritten die op de Loottoerkalender staat, omdat die ritten “kloppen” en het meeste motorplezier bieden.
5. Motorrijders kiezen voor Lootritten vanwege de sfeer, de collegialiteit en de gemeenschappelijke beleving van het evenement.

EEN PAAR BELANGRIJKE TIPS

1. Zorg voor spreiding van de ritten. Ga niet met 4 of 5 ritten op dezelfde dag zitten. Kijk op de toerkalender welke weekenden nog open staan.
2. Pas in deze onzekerheid tijd eventueel een “bestaande” route aan of draai de route om. Het effect is verrassend.
3. Maak gebruik van de Loot service om de gps versie te checken. Zeker doen als je weinig ervaring hebt. Stuur de route minimaal 5 dagen van te voren naar Binnen 2 dagen ontvang je een technisch perfecte route

LOOT Toercommissie - routecheck@loot.nl

Een APK voor motorrijders is écht zinloos

Bijna elk jaar is er wel weer raak. Een of andere overheidsinstantie, politicus of ambtenaar die het balletje opgooit om een APK voor motoren in te voeren. En bijna elk jaar trekken belangenbehartigers van motorrijders dan de enorme stapels papieren weer uit de kast waaruit blijkt dat dit een zinloze, bureaucratische en vooral dure exercitie zou zijn.

Veiligheid vergroten

Het is ook wel interessant om te kijken wat belangenbehartigers van motorrijders in Frankrijk dan eigenlijk verder doen aan veiligheid. Dat blijken drie zaken te zijn waarvan ze de overheid voorstellen om er in te investeren: verbetering van de infrastructuur, het stimuleren van het gebruik van persoonlijke beschermingsmiddelen en het sensibiliseren van kwetsbare gebruikers tijdens de initiële rijopleiding.

Dat zijn zaken die sterk overeen komen met waar belangenbehartigers in Nederland zich ook sterk voor maken. Zijn we toch weer een beetje één Europa kennelijk.

Mijn eigen wijze van APK staat overigens nu weer voor de deur. Ik rijd óók in de winter door. Een onderhoudsbeurt vlak voordat het weer echt spannend wordt op de wegen met potentiële ijzel sla ik geen jaar over. Nog even éxtra die banden controleren op de vraag of ze nog voldoende profiel hebben dus. En de olie en remmen even nalopen, kan allemaal geen kwaad. Maar zoals gezegd: dat regelen we als motorrijders doorgaans zelf wel, dat dat allemaal op orde is. In 99,6% van de gevallen dus.



Kennisdag geluid tegen stemmingmakerij

Al vele jaren houdt de KNMV zich bezig met geluidshinder. Een langlopend dossier waarin wij onder andere oproepen tot handhaving binnen de huidige regelgeving. Maar hoe werkt dat ‘handhaven’ dan precies? En wat is daarbij de benadering van de handhavers, de politie?

Om antwoorden op deze vragen te geven, werden we door de politie uitgenodigd voor een kennisdag gericht op geluid op de politieacademie in Lelystad. Naast de KNMV schoven ook de Motorrijders Actiegroep (MAG), Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen (NEFOM) en verschillende vertegenwoordigers van de landelijke politie aan. Gezamenlijk, omdat de politie vanuit al deze partijen regelmatig vragen krijgt en ziet dat er soms (zeer) verschillende cijfers en gegevens gebruikt worden. “Dat komt omdat er in feite twee werelden botsen: de emotionele wereld en de kale, feitelijke wereld.” zegt Dirk-Jan de Groot die namens de Politieacademie deze kennisdag leidt. Om orde te scheppen in die tweede wereld – en in een poging om een einde te maken aan de stemmingmakerij die gepaard gaat met de discussie over geluidshinder – gaan we daarom terug naar de basis voordat we meer leren over de praktijk.

Drie E’s

De politie werkt op elk gebied van de verkeersveiligheid met wat zij zelf de drie grote E’s noemen: *engineering*, *education* en *enforcement*. Techniek, educatie en handhaving in goed Nederlands. Het daadwerkelijk handhaven staat hier niet voor niets achteraan in de opsomming, omdat eerst de andere twee E’s geregeld moeten zijn. Dat werkt zo: met de techniek worden de wetten, normeringen en regels bedoeld waaraan een motorvoertuig moet voldoen om toegelaten te worden tot – en gebruik te maken van – de openbare weg. Met educatie doelt men op de kennis en het daaruit voortkomende gedrag van mensen. Want weet je niet dat iets niet mag of kan, dan doe je dat gewoon zonder er bij na te denken.

Om een voorbeeld te geven, neem een Ducati Panigale V4 S die volledig voldoet aan de normeringen waarmee hij op de openbare weg wordt toegelaten. Als je met een dergelijke machine die veel toeren per minuut kan maken aan het gas gaat staan hengsten, dan maakt hij alsnog onnodig veel geluid. Onnodig, in de zin van waar de toelatingseis voor dient: normaal gebruik op de openbare wegen.



Handvatten

De politie heeft twee manieren om te handhaven op geluid. Één voor de technische staat van het voertuig (om heel precies te zijn artikels 5.*.11 en 5.6.80 lid 3 Regeling Voertuigen) waarvoor de foutcodes N110n/o/p/q gebruikt worden. Op basis hiervan kan een

agent een boete uitschrijven voor het overschrijden van het maximaal toegestane geluidsniveau dat een motorvoertuig mag produceren volgens het kentekenbewijs of -register. Dit is – net zoals een snelheidsovertreding – een zeer droge overtreding waarbij door middel van een geluidsmeting geconstateerd wordt dat het motorvoertuig niet voldoet aan de eisen. Kwestie van een decibelmeting uitvoeren.

Dat vergt wat tijd en kunde van een politieagent, maar het resultaat is uiterst betrouwbaar. Hierin zit een marge ingebouwd voor bijvoorbeeld slijtage van het uitlaatsysteem. Er wordt daarom 2 dB(A) opgeteld bij het maximaal toegestane geluidsniveau. Het boetebedrag varieert hier, afhankelijk van de hoogte van de overschrijding en het type voertuig, tussen de 210 en 450 euro. Daarnaast krijg je bij een overschrijding van meer dan 4 dB(A) een WOK-melding, wat wil zeggen dat je motorvoertuig opnieuw gekeurd moet worden bij de RDW en tot die tijd niet op de weg mag komen.

Het andere handvat vanuit de wet voor de politie is er één die gespitst is op het gedrag. Dit is artikel 57 in het RVV waarvoor de foutcode R522 uitgeschreven kan worden. Dit houdt in dat een agent constateert dat je op basis van je gedrag onnodig geluid veroorzaakt. Bij een verkeerslicht dat op rood staat de naald richting het rood sturen door een flinke dot gas te geven bijvoorbeeld. Of flink accelereren onder een viaduct of in een tunnel. Een boete voor dit feit varieert, afhankelijk van het type voertuig, tussen de 280 en 400 euro.

Handhaving

Het lijkt soms dat de politie nagenoeg niet handhaaft op geluid. Maar als je kijkt naar de cijfers wat betreft uitgeschreven processen verbaal, is er in de afgelopen vier jaar daadwerkelijk een toename te zien. In vergelijking tot 2018 is er voor het onnodig produceren van geluid een verdubbeling te zien. Voor het overschrijden van het toegestane geluidsniveau is er over dezelfde periode zelfs een verdrievoudiging te zien.

Voor het veroorzaken van onnodig geluid motorvoertuig, bromfiets of snorfiets:

- 2018 – 1482 keer
- 2019 – 1750 keer
- 2020 – 2724 keer
- 2021 – 2927 keer*

Voor het overschrijden van het toegestane geluidsniveau met een motorvoertuig, bromfiets of snorfiets:

- 2018 – 123 keer
- 2019 – 137 keer
- 2020 – 167 keer
- 2021 – 382 keer*

Bron: cijfers Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB)

Dat de politie vaker proces verbaal uitschrijft heeft te maken met twee dingen. Ten eerste is er de maatschappelijke opinie. De politie speelt namelijk in op de punten waar de

maatschappij om meer handhaving vraagt. Maar ten tweede is er ook meer capaciteit. Hoewel de politie momenteel te kampen heeft met een historisch lage capaciteit wat betreft haar personeel, wordt er ondertussen wel geïnvesteerd in de diepte. Steeds meer agenten zijn opgeleid om een geluidsmeting uit te voeren. Daardoor gaat zo'n systeem – waar er in het land in ieder geval elf (à 15.000 euro per stuk) van zijn – ook vaker mee in een dienstwagen.

Echter is er nog altijd opdracht van een burgemeester nodig om op een specifieke dijk of in een ander gebied waar veel geluidsoverlast wordt ervaren vaker te controleren. Een ketengerichte aanpak noemt de politie dit. Dat is nodig omdat de politie hun capaciteit met name op basis van veiligheid indeelt.

Gezien de lage capaciteit is geluid daardoor toch nog vaak het ondergeschoven kindje. Maar met zo'n specifieke opdracht zal de politie altijd haar best doen om meer te controleren.

Overlast stamt uit emotie

Arjan Everink, hoofd verkeer en opleidingen van de KNMV: “Dat dit soort handhaving vaker gedaan wordt, kunnen wij enkel aanmoedigen. Jammer genoeg zal meer van dit soort handhaving waarschijnlijk geen zoden aan de dijk zetten als het gaat om geluidsoverlast. Hoewel het natuurlijk goed is om de excessen binnen onze gemeenschap erop te wijzen dat hun gedrag of de technische staat van hun voertuig te wensen over laat, is dat over het algemeen namelijk niet waar de overlast uit ontstaat. Het overgrote deel van de klachten die wij door de jaren heen hebben gehoord, stamt namelijk niet uit de individuele motoren, maar juist uit de groepen. De overlast stamt dan ook vaak uit emotie, en vanuit emotie kun je niet haven. Wel vanuit feiten.”

Men moet begrijpen dat een motorfiets een compleet ander voertuig is dan een auto. Vanuit een technisch perspectief is de doelstelling om gelijke geluidsnormen voor beide voertuiggroepen in te stellen daarom simpelweg niet reëel. Daarnaast is de hele cultuur rond de motorfiets anders. Want hoewel een motorfiets over het algemeen een eenpersoonsvoertuig is, rijd je toch het liefst samen. Samen met vrienden, kennissen, je club of met een willekeurige andere motorrijder die toevallig dezelfde weg kiest als jij.

Everink: “Motorrijders zoeken elkaar op. En als het om overlast gaat, gaat het in feite niet om één motorfiets maar om een groep die samen teveel lawaai maken volgens het oor. Een groep die vaak samengesteld is uit motoren die individueel gewoon netjes voldoen aan de regels. Daar valt binnen de huidige wetgeving niets tegen te doen. Je kunt mensen namelijk niet verbieden om gezamenlijk op weg te gaan. Wij vinden dan ook dat het rijden in groepsverband moet kunnen.”

VAN DE CLUBS



ORGANISEERT:

43e Voorjaarsrit

Dit jaar is de start weer vanuit het clubgebouw op 06/03/2022 vanaf 9:00 uur tot 12:00 uur kunt u inschrijven en starten voor 117 km of 170 km lange route door de Hoeksche Waard. Route alleen op GPS (GPX track voor Garmin en Tomtom)

Inschrijving door middel van het [digitale inschrijfformulier](#) via onze website en het overmaken van het inschrijfgeld!

Voorinschrijven en per mail de route ontvangen kan dus via onze website en u hoeft dan niet in de rij in het clubhuis wel zo Corona proef.

Dit kan vanaf 1 maart, na betaling van het inschrijfgeld ontvangt u twee GPX bestand met vier route-tracks, een lange en een korte versie van onze rit in elk twee delen tot aan en vanaf de pauze stop.

Inschrijfgeld: € 5,00, naar IBAN NL 30 INGB0003685189 t.n.v. MC Contact Dordrecht

Parkeren bij het clubhuis

I.v.m. cameratoezicht kan men bij de kerk parkeren maar moet men voor het bord het trottoir op via de oprit en links richting kade parkeren. Als u het bord links passeert (zoals de auto op de foto) riskeert u een bekeuring.

Er zal ook een parkeerregelaar aanwezig zijn!



Meer info:

Henk Bijkerk via mail: tour@mccontactdordrecht.nl en tel.: 06-11221966.



Clubhuis: Grotekerksplein 1c, 3311cc Dordrecht — Postadres: Campanula 9, 3317 HB Dordrecht

UIT DE CLUBBLADEN



Verfraaiing of startbeveiliging ?

Onlangs trok ik de motor uit de garage en wilde ik een eindje gaan rijden. Wat denk je ? Hij wilde voor de allereerste keer in bijna 20 jaar niet starten. Alles functioneerde behalve de ontsteking. Eerste reactie , dodemansknop, gebruik ik nooit , schakeling koppeling en zijstandaard , alles oké. Goede raad is duur , even iemand gebeld. Advies: accuklem los , anderhalf uur wachten en dan weer aansluiten. Zelfde probleem. Omdat ik rijdend de motor in de garage had gezet vond ik het maar vreemd. Het enige wat ondertussen was gewijzigd , een nieuw afdekplaatje voor het contactslot. Omdat die re de laatste tijd een beetje minder fraai uitzag , een mooi verchromd exemplaar aangeschaft. Plaatje er toch maar even afgehaald , en jawel , volop leven in de brouwerij. Plaatje er weer op dn de krukas stond weer stil. Oorzaak , de startbeveiliging die communiceert met de contactsleutel kan door de chroomlaag van het nieuweplaatje geen verbinding maken. Nu dus een plaatje over, misschien te gebruiken als extra beveiliging. (de orginele is niet verchromd , waarom laat zich nu wel raden)

Onderweg – MC Keizer Karel

MOTORNIEUWS



Honda geeft 5 jaar garantie en assistentie op alle motorfietsen

5 jaar garantie wordt nu standaard aangeboden op alle nieuwe Honda motorfietsen. Vanaf 1 januari 2022 geldt voor het hele gamma een garantie van 2 jaar + 3 jaar. De garantie is overdraagbaar en zal de verschillende eigenaars gedurende deze periode volgen. Honda is het eerste merk op de markt dat een dergelijke garantie biedt op zijn volledige gamma.

Elke nieuwe Honda motorfiets die vanaf 1 januari 2022 wordt geregistreerd, krijgt 2+3 jaar garantie zonder extra kosten. Deze garantie gaat gepaard met een bijstandsdienst om een compleet pakket te vormen, bedoeld om de gemoedsrust van de eerste eigenaar of zijn opvolger te garanderen.

De garantie is inderdaad overdraagbaar, wat betekent dat deze de verschillende eigenaars gedurende de eerste 5 jaar zal volgen.

Deze uitgebreide garantie geldt op het gehele gamma, op voorwaarde dat de motorfiets in de Benelux is geregistreerd.

Nieuw: Continental ContiRoadAttack 4 sportieve Touring motorband

De nieuwe ContiRoadAttack 4 combineert twee werelden: een geheel nieuw bandontwerp dat zijn concurrenten gemakkelijk overtreft op de traditionele sport-touring statistieken: kilometrage, comfort, stabiliteit en grip op nat wegdek. Maar de band biedt ook nieuwe niveaus op het gebied van sportief vermogen, essentieel voor de nieuwste high-performance sport-touring motoren. Deze prestaties van de ContiRoadAttack 4 zijn zo goed dat Continental deze band labelt als de 'Hyper-Touring band'.

De geschiedenis van de ContiRoadAttack-familie is zowel traditioneel als succesvol. De ContiRoadAttack uit 2005 introduceerde Continental de ZeroDegree-technologie, terwijl de ContiRoadAttack 3 in 2010 verder ging met de TractionSkin- en MultiGrip technologie. De ContiRoadAttack 2 EVO maakte vanaf 2013 indruk met RainGrip, terwijl de meervoudige testwinnaar ContiRoadAttack 3 uit 2017 de productfuncties uitbreidde met EasyHandling-technologie.

De nieuwe ContiRoadAttack 4 voegt de GripLimitFeedback-technologie toe, voor vroege feedback in hoge hellingshoeken. Het gladde gebied in de bovenste schouder van het loopvlak zorgt voor maximale grip en hoge precisie. Een geheel nieuwe samenstelling en bijgewerkt loopvlakpatroon geven een enorme boost aan de prestaties bij nat weer, met een uitstekende grip onder alle omstandigheden en een nog betere grip op droog wegdek die kan wedijveren met pure sportbanden. Deze nieuwe moderne hightech-band is ontwikkeld voor moderne en sportieve touring motoren en verbetert tegelijkertijd de prestaties van retromotoren.

VANAF JANUARI 2022 ZIJN DE VOLGENDE AFMETINGEN BESCHIKBAAR:

Voor: 120/70 ZR 17 M/C

Achter: 160/60 ZR 17 M/C, 180/55 ZR 17 M/C, 190/50 ZR 17 M/C ,
190/55 ZR 17 M/C.

SAMENVATTING CONTIROADATTACK 4:

- Eenvoudige, intuïtieve rijeigenschappen complementair voor de nieuwste motoren, terwijl de banden de prestaties van oudere motoren verbeterd.
- De geheel nieuwe compound en het bijgewerkte loopvlakpatroon geven een enorme boost aan de prestaties bij nat weer met een uitstekende grip onder alle omstandigheden en een verbeterde grip op droog wegdek die kan wedijveren met pure sportbanden.
- Nieuw 'slick' gebied op de bovenste schouder van het loopvlak voor superieure grip in bochten bij hoge hellingshoeken.
- Herziene voorbandconstructie geeft meer feedback en verbeterde wendbaarheid met verminderde neiging om 'op te staan' tijdens harde bochten.
- Dankzij de TractionSkin-technologie zijn de banden na een korte inrijperiode klaar voor gebruik, dus geen onaangename verrassingen bij het wegrijden van de bandenmonteur.

Na half jaar maar 9 procent kilometertellers van motoren geregistreerd

Een half jaar nadat het registreren van kilometertellerstanden van motorfietsen verplicht werd, zijn er bij ruim 68.000 motoren kilometertellerstanden vastgelegd, in totaal gebeurde dat 100.000 keer. Op 1 december stonden er zo'n 775.000 motorfietsen geregistreerd in Nederland, wat betekent dat daarvan nu bij 8,8% een kilometerstand is genoteerd en bij 4,13% gebeurde dit dus al meerdere keren. Sinds 1 juli 2021 moeten RDW-erkende bedrijven de kilometerstand van motorfietsen registreren bij koop/verkoop, reparatie en onderhoud.

40 procent van de geregistreerde tellerstanden werd in de systemen van de RDW vastgelegd bij reparatie, onderhoud of bandenwissel, 22 procent bij inruil of inkoop c.q. opname in de bedrijfsvoorraad en 17 procent bij tenaamstelling van een motorfiets. De tellerstanden worden sinds 1 juni 2021 centraal opgeslagen en opgenomen in het RDW-Voertuigrapport, waarmee eigenaren, kopers en verkopers inzicht in de historie van de tweewieler kunnen krijgen.

Bij auto's is dat al veel langer het geval, maar zoals voorspeld, zou een sluitend systeem bij motoren veel lastiger worden, wat ook wel blijkt uit de cijfers.

Obstakels zijn dat veel onderhoudsbedrijven in de motorbranche geen RDW-aansluiting hebben. Daar komt ook nog bij dat voor motoren, in tegenstelling tot auto's, geen APK bestaat, waardoor veel motoren nooit bij een motorzaak met RDW-aansluiting zullen komen. Het is dan ook afwachten of het systeem ooit genoeg informatie gaat bevatten over alle motoren, zoals dat bij Nederlandse auto's wel het geval is.

Motorbeurs Utrecht 2022 gaat niet door

Voor het tweede jaar op rij wordt de Motorbeurs Utrecht afgelast als direct gevolg van de corona-pandemie, zo meldt organisator Jaarbeurs. De organisatie kijkt nog wel naar een vervangend digitaal evenement, onder de naam Vier Volle Voordeel dagen.

"De verwachting is dat de huidige lockdown en de coronamaatregelen niet snel genoeg afgeschaald zijn om een groot en gezellig motorfeest te kunnen garanderen begin 2022. Motorbeurs Utrecht was oorspronkelijk gepland van 24 tot en met 27 februari 2022. In deze periode profiteren trouwe bezoekers van Motorbeurs Utrecht nog steeds van online aanbiedingen van exposanten tijdens de Vier Volle Voordeeldagen."

Rachel Jankowsky van Motorbeurs Utrecht: "In 2020 verwelkomden we nog 90.000 motorliefhebbers. Motorbeurs Utrecht is een unieke combinatie van alles wat motorrijders boeit: inspiratie opdoen voor het nieuwe seizoen, meedoen aan activiteiten, shoppen en gezellig wat eten en drinken op een van de terrassen. Onze inschatting is dat we nog niet de ruimte hebben in februari, binnen de geldende coronamaatregelen, om zoveel motorliefhebbers tegelijkertijd en ongedwongen samen te brengen. Daarom hebben we met pijn in het hart moeten besluiten om Motorbeurs Utrecht door te schuiven naar 2023."

VIER VOLLE VOORDEELDAGEN

Het team van Motorbeurs Utrecht organiseert wederom eind februari de Vier Volle Voordeeldagen.

Jankowsky: "Het moment van de beurs willen we natuurlijk niet onopgemerkt voorbij laten gaan, daarom organiseren we, na de succesvolle eerste editie in 2021, wederom de Vier Volle Voordeeldagen. Bezoekers kunnen via onze Socials vier dagen lang ieder uur profiteren van de mooiste aanbiedingen van onze exposanten."

Rumoer na onjuiste berichtgeving over pilot Lekdijk Amerongen - Wijk bij Duurstede

Diverse media hebben deze week gemeld dat motoren in de weekend van de zomermaanden van 2022 geweerd gaan worden van de Lekdijk tussen Amerongen en Wijk bij Duurstede, maar daarmee lopen ze vooruit op een nog te houden pilot. Die pilot lijkt er, na een nulmeting, inderdaad te komen, maar het is zeker niet zo dat er al sprake is van enige besluitvorming of daadwerkelijke afsluiting van de dijk voor motoren. De berichtgeving van de afgelopen dagen is dan ook voorbarig, zo stelt een vertegenwoordiger van de afdeling mobiliteit bij de gemeente Utrechtse Heuvelrug.

Er is immers nog geen enkele politieke beslissing genomen, die volgt namelijk (natuurlijk) pas na de proef, waarbij het ook nog eens zo is dat er op 16 maart 2022 gemeenteraadsverkiezingen zijn, waarna een nieuwe gemeenteraad en college van Burgemeester en Wethouders aan zal treden. Die zal dan pas de uiteindelijke beslissingen gaan nemen, als het al zo ver komt.

In de pilot zal niet alleen gekeken worden naar de klachten vanuit de Werkgroep Motoroverlast Amerongen (WMA), maar ook naar alle relevante zaken er omheen. Dat er heel veel motoren door Amerongen gaan, is immers een feit, maar dit zorgt ook voor toerisme in het dorp en de daarbij behorende inkomsten voor lokale ondernemers. Als de

pilot doorgaat, zullen er wel wegen afgesloten kunnen worden, maar dan om daadwerkelijk te meten wat dit oplevert. Dan gaat het niet alleen om de afsluiting zelf, maar ook om de uitwijkroutes die genomen gaan worden, om toch verder te kunnen komen.

De klagende Werkgroep Motoroverlast Amerongen (WMA) zegt blij te zijn met de komende afsluitingen voor de pilot, maar natuurlijk gaat dit ze nog niet ver genoeg. Zo laten ze aan De Gelderlander weten dat *"de werkgroep hoopt dat de proef van juli tot en met september de opmaat is voor een permanente afsluiting in de weekenden gedurende het motorseizoen van maart tot november"*. Logisch, want diezelfde groep wil namelijk ook dat de doorgaande provinciale weg N225, al decennia een belangrijke verkeersader voor alle achtergelegen dorpen, een maximumsnelheid van 30 kilometer krijgt.

Joris Versteeg van de klagers daarover tegen RTV Utrecht: *"We kunnen daar weliswaar geen sluiting bewerkstelligen, maar we kunnen wél pleiten voor een maximumsnelheid van 30 kilometer voor het stuk dat door Amerongen gaat"*.

Overigens zijn motorrijders echt niet de enige verkeersdeelnemers waarover geklaagd wordt als het over de Lekdijk gaat. Op donderdag 16 december hielden de gemeenten Utrechtse Heuvelrug en Wijk bij Duurstede samen met de politie, Veilig Verkeer Nederland en een loonbedrijf nog een 'bewustingswordingsactie', gericht op automobilisten die over de Gooyerdijk tussen Leersum en Wijk bij Duurstede reden.

Met automobilisten werd het gesprek gevoerd over het effect van hogere snelheid op fietsers. Fietsende scholieren konden plaatsnemen in een groot loonwerkersvoertuig om te ervaren hoe het is om in zo'n groot landbouwvoertuig te zitten, blijkbaar zorgen die ook voor klachten. Met de actie hopen de gemeenten "verkeersdeelnemers bewust te maken van elkaars aanwezigheid en dat zij rekening houden met elkaar". Voor zover bekend waren motorrijders hiervoor niet uitgenodigd.

Top 10 bestverkochte motoren in 2021: BMW R1250GS weer winnaar

Ook in 2021 was de BMW R1250GS weer de bestverkochte nieuwe motor van Nederland. In het afgelopen jaar werden er 971 op kenteken gezet, wat bijna het dubbele is van nummer 2, de Kawasaki Z900. Daarmee is de GS al jaren de dominante marktleider, ongeacht de door BMW elk jaar wat opgekrikte verkoopcijfers. Dit betekent dat 4 op de 10 verkochte BMW's van dit model zijn en dat van elke nieuwe motor in 2021, er één op de 16 een BMW R1250GS was. Dit blijkt uit cijfers van RDC.

De Top 10 van verkochte motoren gaat verder met de Vespa GTS300 motorscooter, die voortbouwt op het enorme succes van de 50cc scooters van hetzelfde merk. Dan volgt de eerste Yamaha met de MT-07, op ruime afstand gevolgd door de tweede Kawasaki in de Top 10, de Z650. Honda durfde het aan om een vernieuwd model goedkoper te maken dan de 'oude' versie, wat de NC750X een mooie zesde plaats oplevert. Daarachter komt Harley-Davidson, maar eigenlijk is dat niet helemaal eerlijk want de "Touring" is geen los model

maar een hele lijn*. Dan komt de breedte van het Yamaha-aanbod ze te hulp, want de XT700 Ténéré, Tracer 900 en MT-09 pakken respectievelijk plaats 7, 8 en 10. Daartussen in staat dan de Versys 650 als derde Kawasaki in de Top 10. De Suzuki V-Strom laat, net buiten de Top 10, voor het komende jaar alvast zien dat een bijna ongewijzigde model op z'n 20-ste verjaardag nog steeds succesvol kan zijn.

11 modellen in de Top 20 zijn adventure's of crossovers

5 modellen in de Top 20 zijn naked bikes.

Grootste stijger in de Top 20 was de KTM 1290 SuperAdventure (+98%)

De hoogste volledig nieuwe binnenkomer is de Triumph Trident op plaats 20 met 184 stuks

Tweede volledig nieuw model is de Harley-Davidson Pan America 1250 op 35, met 126 geregistreerde nieuwe kentekens.

De bestverkochte 41 modellen werden vaker als 100 keer verkocht, de rest bleef onder dat getal.

Alle cijfers waren in het afgelopen jaar niet alleen afhankelijk van de aantrekkingskracht van het model zelf, maar minsten even sterk van de leverbaarheid ervan.

Door leveringsproblemen zijn een aantal zeer populaire modellen niet direct te koop, als gevolg van de grote problemen in de wereldwijde logistiek.

TOP 10 BESTVERKOCHTE MOTOREN 2021 IN NEDERLAND

1	BMW R1250GS/A	971
2	Kawasaki Z900	516
3	Piaggio Vespa GTS 300	436
4	Yamaha MT-07	426
5	Kawasaki Z650	338
6	Honda NC750X	334
7	Yamaha XT700 Ténéré	317
8	Yamaha Tracer 900	301
9	Kawasaki Versys 650	285
10	Yamaha MT-09	281
*	<i>Harley-Davidson Touring</i>	329

MICHELIN ROAD 6 MOTORBANDEN VOLGEN ROAD 5 (EN PILOT ROAD 4) OP

Michelin heeft in sommige landen de komst van een nieuw model Road 6 motorbanden aangekondigd. Michelin claimt in natte omstandigheden voor de nieuwe banden 15% meer grip ten opzichte van de Road 5, door het gebruik van 100% Silica en een nieuw profiel met Michelin Water Evergrip Technology.

Daarnaast beloven de makers een 10% langere levensduur. Zowel de voor- als de achterband krijgen nu ook de 2CT+ Technology dual compound, met meer grip aan de zijkant en meer duurzaamheid in het midden.

De Road 6 komt er in twee versies: de standaard Road 6 voor de meeste motoren in 11 afmetingen, maar ook een Road 6 GT voor zwaardere en sterkere modellen in 4 maten.

Maten Michelin Road 6 & Road 6 GT motorbanden

Michelin Road 6 voorbanden: 120/60ZR17 (55W), 120/70ZR17 (58W)
Michelin Road 6 achter: 150/70ZR17 (69W), 160/60ZR17 (69W), 170/60ZR17 (72W), 180/55ZR17 (73W), 190/50ZR17 (73W), 190/55ZR17 (75W)

Michelin Road 6 GT voorband: 120/70ZR17 (58W)
Michelin Road 6 GT achterbanden: 180/55ZR17 (73W), 190/50ZR17 (73W), 190/55ZR17 (75W)

In de eerste vier versies van de Michelin Road motorbanden was de benaming nog Michelin Pilot Road. Vanaf de Road 5 werd "Pilot" weggelaten, maar bij veel motorrijders is die benaming nog steeds in gebruik.

GROTE MOTORFABRIKANTEN BLIJVEN WORSTELLEN MET ELEKTRISCHE AANDRIJVING

Ondanks alle goede bedoelingen en klinkende toezeggingen, hebben de grote motormerken tot op heden nog geen serieuze elektrische modellen op de markt gebracht. Dat is op zich bij motorfietsen niet zo heel gek, omdat de verhouding tussen accugewicht en actieradius nog niet passend is, maar bij 50cc- en motorscooters is ook geen enkele beweging uit die hoek te zien, op de recente EC-04 van BMW en de -toch maar afgesplitste- LiveWire na.

Daarbij lijken de grote merken vooral te wachten op de opkomende (en dus kleine) nieuwe merken, maar wordt er ook op veel verschillende paarden gewed qua samenwerkingen. De presentatie van een 'eigen' elektrische Yamaha "EMF" scooter geeft aardig weer hoe de situatie er nu voor staat.

Yamaha Motor introduceert in maart 2022 in Taiwan weliswaar een tweede elektrische scootermodel, maar dat zit in werkelijkheid iets anders in elkaar. Het eerste EC-05 model

was namelijk een 'rebadged' Gogoro, dus een omgestickerd extern product. Nu komen ze met de, volgens eigen zeggen, zelf ontwikkelde en zelf gebouwde EMF (foto's), maar die gebruikt nog wel de accuwisseltechniek van de GoGoro "GoStation" batterijwisselstations. Gogoro heeft overigens in Taiwan een dekkend systeem voor het eenvoudig wisselen van scooteraccu's, waardoor veel fabrikanten wel zaken met ze moeten doen.

Toch viel het indertijd op dat het eerste elektrische model van het 'machtige' Yamaha feitelijk een Taiwanese Gogoro met andere stickers was. Nu dit model wordt opgevolgd door de EMF, gaat Yamaha zich dan ook iets meer beroepen op haar eigen input. Zo claimen ze dat de EMF "een model is dat je een speels en leuk gevoel geeft met zijn unieke stijl, die verschilt van conventionele EV's, met uitstekende acceleratieprestaties door wielen met een kleine diameter".

Yamaha blijft verder echter vooral onduidelijk over hoeveel techniek van Gogoro in de scooter zit. Het kan dus gaan om het accusysteem, maar net zo goed over de volledige elektrische aandrijflijn. Dat de omschrijving hiervan ontbreekt, zegt misschien genoeg, vooral omdat Yamaha qua PR recent nog groots uitpakt over de eigen elektrische aandrijving, die ze dus al wel hebben, maar die (vreemd genoeg) dan weer niet bedoeld is voor tweewielers.

De samenwerking met Gogoro is nog opvallender, als bedacht wordt dat Yamaha met een groot aantal andere motorfabrikanten ook aan eigen "swappable batteries" samenwerkt in twee consortia, waarvan dan weer twee versies zijn: een Europees/Japans consortium en een bijna gelijk consortium (met zelfs dezelfde naam) voor de Japanse motormerken.

De situatie rondom de Yamaha EMF is ongeveer hetzelfde bij alle grote motormerken. Vraag is nu of ze de boot niet gaan missen qua electrificatie, of dat ze op deze manier alleen maar de vinger aan de pols omdat ze toch gokken op waterstof.

2021 BESTE JAAR OOIIT VOOR VERKOOPCIJFERS BMW MOTORRAD

Met 194.261 eenheden was 2021 qua verkoopcijfers het beste jaar in de geschiedenis van BMW Motorrad, met een groei van 14,8% ten opzichte van de 169.272 van 2020. Net als in voorgaande jaren is daarbij de BMW R1250GS de basisfactor voor de omzetgroei. Ook in 2021 zorgde de onverminderd populaire Adventure motor met zo'n 60.000 stuks voor een belangrijke bijdrage aan het succes van het merk. Volgens BMW deed de nieuwe BMW R1250RT het vorig jaar ook goed qua verkopen en werden de nieuwe R18 cruisermodellen goed ontvangen. Later zal het merk met meer uitgebreide cijfers komen.

Urban Mobility 100% elektrisch

In het persbericht meldt de BMW Group overigens ook dat vanaf nu alle nieuwe "urban mobility" modellen elektrisch zullen zijn. Dit betekent dat er, na de recente aankondiging van de CE-04 (foto), geen benzine-aangedreven opvolgers voor de

BMW C400GT en C400X zullen komen, maar ook dat er dus geen nieuwe versie van de C650 scooters meer komt.

OOK IN 2021 ERG WEINIG BOETES GELUIDSHINDER

In 2021 deelde politieagenten 382 bekeuringen uit voor het 'overschrijden van het toegestane geluidsniveau door een voertuig', zo meldt De Telegraaf vandaag. In 2020 gebeurde dat nog 167 keer. Het gaat dus om een verdubbeling, maar in feite is het nog steeds een extreem laag aantal, vooral als je ze afzet tegen de ongeveer 8 miljoen bekeuringen die jaarlijks worden uitgedeeld.

De genoemde bekeuringen gaan dan ook bijna altijd over een situatie waarbij de uitlaat niet in orde is, wat in de meeste gevallen door een meting geconstateerd moet worden. Dit is lastig en tijdrovend, waardoor er relatief zo weinig voor bekeurd wordt. Daar komt bij dat de marges bij dergelijke metingen enorm zijn. Resultaat is dit lage aantal bekeuringen, vooral gezien de vele klachten die er zijn rondom het gebruik van 'illegale' uitlaten door (vooral) motorrijders.

Die cijfers, veroorzaakt door een 'technische' oorzaak vallen dan ook in het niet bij die van bekeuring door het gedrag van verkeersdeelnemers, zoals herrie door gierende banden bij het optrekken, veel te veel gas geven of het laten knallen van de uitlaat. Dit is namelijk zonder meting door een opsporingsambtenaar te constateren en leidde daardoor maar liefst 2927 keer tot een bon. Ook daar was een verdubbeling te zien, maar dan werd vergeleken met 2018, toen datzelfde nog 1482 maal gebeurde.

Het artikel specificeert helaas niet welke soort voertuigen de overtredingen veroorzaken, maar op de foto wordt (vreemd genoeg) een enduromotor getoond, ogenschijnlijk voorzien van de standaard (goedgekeurde) uitlaat. De politie laat weten dat ze 'diverse belangenverenigingen voor motorrijders, de Nefom en de pers uitgenodigd voor een kennisdag Geluidmeten Motoren' hadden uitgenodigd. De Nefom is de anti-geluidsclub die op zeer veel locaties probeert motorrijden te verbieden, met de pers wordt alleen De Telegraaf bedoeld en de belangenverenigingen waren de KNMV en MAG.

Op deze dag, die georganiseerd werd vanuit de Nationale Politie en de Politieacademie, werden de genodigden "meegenomen in de juiste procedure, de passende wetgeving en natuurlijk een workshop waarin ze zelf aan de slag mochten". In het Telegraaf-artikel komt daar, afgezien van bovenstaande, niks van terug, behalve dat de recent vaker genoemde 'geluidsflietspaal' zowel technisch als juridisch onmogelijk is.

VAN HARTEN BMW MOTORRAD VERHUIST NAAR AMERSFOORT-VATHORST

Na een historie van meer dan 60 jaar gaat Van Harten BMW Motorrad haar activiteiten binnen Amersfoort verhuizen. Van Harten gaat de Amersfoortse binnenstad uit en vestigt zich op een nieuwe locatie in Amersfoort Vathorst, vlak bij zowel de A1 als de A28, die daar samenkomen in verkeersknooppunt 'klaverblad' Hoevelaken.

‘Hier vinden we de ruimte, de uitstraling en dus de mogelijkheden om Van Harten uit te bouwen tot hét ‘BMW Motorrad centrum’ van Nederland’; aldus Gertjan Eikendal, vestigingsmanager bij Van Harten. Ergens in de tweede helft van 2022 gaat de verhuizing zijn beslag krijgen.

Vanzelfsprekend blijft het ijzersterke Van Harten team in Amersfoort, onder leiding van Eikendal, onveranderd; ‘Never change a winning team’.

Van Harten Specials

BMW Motorrad dealer Van Harten Amersfoort is al sinds 1956 een bekende BMW Motorrad dealer. Die reputatie behaalde ze met vakmanschap én de unieke Van Harten Specials. Dit zijn in basis de bekende BMW motorfietsen, die aan de hand van individuele klantenwensen helemaal opnieuw opgebouwd worden. Met deze unieke projecten van bestaande BMW modellen behaalde Van Harten Amersfoort wereldwijde bekendheid.

After sales voor overheidsmotoren

Naast de Specials is Van Harten ook al jaren hét adres voor overheidsdiensten, zoals de nationale politie en ambulancediensten. De aftersales experts van het Van Harten team onderhouden deze motoren al jarenlang.

Op 1 december 2020 werd Van Harten overgenomen door Van Poelgeest BMW & Mini, dealer in de noordelijke Randstad met vestigingen in Amersfoort, Amstelveen, Amsterdam, Heemstede, Hilversum, Naarden en Noordwijk.

ACEM: GROEI EUROPESE MOTORMARKT ZET DOOR IN 2021

De ACEM (de Europese vereniging van motorfiets fabrikanten) heeft de verkoopcijfers van 2021 uit de vijf grootste motormarkten binnen Europa gepresenteerd. Uit deze cijfers blijkt dat er in totaal 949.470 motorfietsen op kenteken zijn gezet in het afgelopen jaar. Dit is een stijging van 7,8% ten opzichte van 2020. Dit aantal ligt zelfs hoger dan in topjaar 2019, waaruit de ACEM de conclusie trekt dat de markt weer flink aantrekt na 2020. Een jaar waarin de verkopen stagneerde, met name vanwege de verschillende lockdowns die speelden in meerdere lidstaten.

Om een globaal beeld te geven van de Europese verkoopcijfers, geeft de ACEM dus de cijfers van de vijf grootste motormarkten. Hieronder vallen Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk, in totaal goed voor meer dan 80% van de nieuwverkopen in Europa. Op Duitsland na, wat in 2020 juist weer een topjaar had, hebben alle landen flink positieve verkoopcijfers laten zien in 2021. Duitsland verkocht over geheel 2021 199.132 motorfietsen, bijna 10% minder dan in 2020. Spanje zag afgelopen jaar de motormarkt groeien met 8% naar 166.513 nieuwe motorfietsen.

Frankrijk deed het nog een stuk beter met 8,5% groei in 2021. Dit komt neer op 206.955 motorfietsen. Het Verenigd Koninkrijk zag een groei naar 102.270 nieuwe motorfietsen, een stijging van 10,2% ten opzichte van 2020. De grootste motormarkt van Europa, Italië, zag ook de grootste groei. In totaal verkocht het Zuid-Europese land 269.600 motorfietsen. Een flinke stijging van 23,6% ten opzichte van 2020.

Kijken we wat dieper naar de verkopen per maand, dan zien we dat bovengenoemde motormarkten januari juist nog in de min begonnen. De verkopen volgen daarna het 'reguliere' motorseizoen. Met dus aantrekkende verkopen vanaf maart, die duren tot en met mei. Hierna zakt alles weer wat weg. Opvallend is wel dat in ieder van de vijf landen er juist weer een flinke opleving is in november. Waarbij Frankrijk de kroon spant, met +33% ten opzichte van dezelfde periode in 2020. De winst over het afgelopen jaar, komt echter met name dus uit het reguliere motorseizoen, waarbij met name april eruit springt. Italië zag in de maand zelfs een stijging van 3600% ten opzichte van april 2020. Uiteraard heeft dit cijfer alles te maken met de lockdowns van 2020. Feit blijft echter wel dat de Europese motormarkt de afgelopen drie jaar een stijgende lijn laat zien, ten opzichte van de jaren daarvoor.

Cijfers die we ook al terug zagen in Nederland en België. Positieve kanttekening hierbij is ook dat meerdere Europese motorfiets fabrikanten aangeven een topjaar gehad te hebben in 2021. BMW spreekt over 2021 de beste verkoopcijfers in de geschiedenis van het bedrijf. Hetzelfde geldt voor KTM, Husqvarna en GasGas, waarbij eigenaar Pierer Mobility spreekt van een recordhoogte qua verkoopcijfers. Ducati spreekt eveneens van een recordjaar over 2021.

In tegenstelling tot de Nederlandse markt, zit de verkoop van elektrische motorfietsen in Europa juist in de lift. Het afgelopen jaar zijn er ruim 23.000 elektrische motorfietsen op kenteken gezet binnen de vijf eerder genoemde markten. Dit komt neer op een stijging van bijna 30% ten opzichte van 2020. Dit is naast een absolute stijging in aantal, ook een stijging in het percentage elektrische motoren ten opzichte van reguliere motorfietsen. Was eerst nog 2% van alle nieuwe motorfietsen elektrisch, in 2021 steeg dit percentage naar ruim 2,5%. Kanttekening hierbij is uiteraard de rijbewijswetgeving. Veel van de elektrische motorfietsen, vallen (soms net aan), binnen de A1 rijbewijs categorie. In veel landen in Europa mogen deze motorfietsen gewoon met autorijbewijs gereden worden, soms na het volgen van een kleine cursus of enkele lessen. Hierdoor zijn elektrische motorfietsen juist in die landen een aantrekkelijk (en goedkoop) alternatief in de drukke binnensteden.

Toch blijft het aandeel dus zeer beperkt. Wat met name komt doordat de grote merken nog wat lijken te worstelen met elektrische aandrijving.

Een kort uitstapje naar de bromfiets markt laat zien dat zij juist tegen een verlies aankijken in 2021 van 5,6%. Nederland hoort hier wel bij de top vijf markten en noteert qua absolute aantallen zelfs de tweede plaats, kort achter Frankrijk. De Nederlandse bromfiets markt kende echter een daling van ruim 12%. Deze sterke daling lijkt met name te komen doordat het flink rommelt rondom de helmplicht voor blauwe kentekens (tot 25 km/u), die gaat gelden vanaf juli dit jaar.

LEVERINGSPROBLEMEN IN DE MOTORBRANCHE: BESCHIKBAARHEID MOTORBANDEN IN GEVAAR

De levering van nieuwe motorbanden begint op dit moment een probleem te worden. Vorig jaar wisten we al te melden dat er flinke leveringsproblemen zijn binnen de motorbranche. De banden- en onderdelen voorziening bleef echter 'gewoon' doorlopen richting de consument. De problemen rondom transport en productie zijn het afgelopen jaar echter nog verder opgelopen. Gevolg is dat fabrikanten en leveranciers van motorbanden op dit moment de voorraden niet meer op peil kunnen houden. Motorzaken en consumenten moeten hierdoor steeds vaker op zoek naar een alternatief.

Corona

De oorzaak van al deze problematiek kan gezien worden als nasleep van de Corona pandemie. Fabrieken en transport lagen stil, enerzijds door tekort aan personeel vanwege besmettingen, anderzijds door de strenge lockdowns die verschillende landen hanteerden. In de tussentijd is de vraag naar motorbanden ongeremd doorgegaan. Daarboven op komt ook nog dat grondstoffen schaars zijn, of soms simpelweg niet te leveren. Fabrikanten kunnen hierdoor niet aan alle vraag voldoen en gaan achter lopen op de planning. Opschalen is door het gebrek aan grondstoffen geen optie, waarbij ook de schaarste van beschikbare containers niet mee werkt. Daarnaast hebben de meeste fabrikanten contracten met producenten van motorfietsen voor het leveren van banden op nieuwe motoren. Op niet uitleveren staan grote boetes, waardoor een fabrikant er altijd voor zal kiezen een motorfiets producent te voorzien van voldoende banden. Vanwege de grote groei binnen met name de Europese markt, is er dus extra druk gekomen op de beschikbaarheid van motorbanden.

Keuzes

Gevolg is dat banden fabrikanten keuzes moeten gaan maken in welke banden zij wel of juist niet gaan produceren. In extreme gevallen worden hele specifieke modellen zelfs volledig uit productie genomen, om maar aan de vraag van de hardlopers te kunnen voldoen.

Het mag duidelijk zijn dat banden die een zeer specifieke doelgroep kennen hierdoor in de knel komen. Als voorbeeld de white wall banden, met name populair bij cruisers en klassiekers. Verschillende importeurs en motorzaken geven aan deze band simpelweg niet meer te kunnen leveren, of aan te kijken tegen een wachttijd van maanden.

Vooruitzicht 2022

De verwachting is dat de problemen nog het gehele jaar aan zullen houden, met uitlopers naar begin 2023. Importeurs moeten ver van tevoren bestellingen plaatsen en gaan er van uit dat zelfs dan nog niet alles binnen komt. Ruimte voor nabestellen is er nagenoeg niet, waardoor niet afgeweken kan worden van de prognose. Gevolg is uiteraard dat de beschikbaarheid van gewenste merken en modellen minder is. Als consument zul je hierdoor steeds vaker op zoek moeten naar alternatieven op je favoriete band. Vanuit de importeurs komt het advies om dan ook ruim op tijd door te geven aan je dealer dat je nieuwe banden nodig hebt. Zeker wanneer iemand in het bezit is van een motor met specifieke velgmaten of bepaalde wensen heeft. Voor wie wacht tot het laatste moment bestaat de kans dat ook de alternatieven niet voorradig zijn en lang zal moeten wachten op montage.

Vanwege de hoge prijzen voor transport en grondstof, is het daarnaast ook de verwachting dat de huidige prijzen niet vast gehouden kunnen worden. Meerdere prijsstijgingen voor het aankomende jaar zijn goed mogelijk. Banden voor de motorsport zoals cross- en racebanden zullen daarnaast het aankomende jaar waarschijnlijk helemaal problematisch worden. Kort gezegd is het advies voor aankomend seizoen: oriënteer op tijd, zodat ook eventuele alternatieven bekend zijn.

Merken die fabrieken binnen Europa hebben, zullen iets minder last hebben van bovenstaande problematiek. Dit komt met name door de transportketen die een stuk korter is. Wel is het zo dat zij dus ook te maken hebben met een beperkte beschikbaarheid van grondstoffen en de productie met name zullen focussen op 'hardlopers'.

L.O.O.T. TOERKALENDER 2022



06/02/2022

32e Koude Februaririt

MC de Kraats

Toerit - 5 punten

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

Info: René van Schaik ,Tel.: 06-364 46 424 , detoercommissie@mcdekraats.nl

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

Omgeving: Zie 1 week vooraf op www.mcdekraats.nl

Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00

Extra info: Route alleen op GPS Incl. erwtensoepe na afloop

1 week vooraf is route verkrijgbaar via www.mcdekraats.nl

27/02/2022

De Kriebelrit

MTC de Steur

Toerit - 5 punten

Start te: MTC de Steur, Schansdijk 3, 8263 AZ Kampen

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

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.).

Lengte: 150 km.

Omgeving: Kampen.

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00

Extra info: Route in GPX en GDB, extra info www.mtcdesteur.nl

06/03/2022

43e Voorjaarsrit

MC Contact Dordrecht

Toerit - 10 punten

Start te: Clubgebouw, Grote Kerkplein 1c, 3311 CC Dordrecht

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 120/170 km.

Omgeving: Hoeksche Waard

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Route alleen op GPS. Route vooraf aan te vragen via www.mccontactdordrecht.nl/inschrijfformulier-voorjaarsrit

Parkeren op aanwijzing verkeersregelaar(s)

