

L.O.O.T. INFOWIJZER



FEBRUARI 2024

INHOUDSOPGAVE

- 2. INLEIDING
- 3. COLOFON
- 4. MOTORNIEUWS
- 13. DE ACHTEREM.....
- 16. VOORKOM DIEFSTAL....
- 19. FEMA
- 24. VERKEERSBOETES ONDER DE LOEP
- 26. LOOT TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt Maart 2024 . Kopij voor 25 februari naar infowijzer@loot.nl

Inleiding

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

Het LOOT stelt zich ten doel:

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

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

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

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



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

Opgericht 28-11-1989

www.loot.nl

Statutaire vestiging te Zwolle
secretariaat@loot.nl

Kamer van Koophandel V 40062177

Postbank -rekening ING: NL 38

INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT



Het Bestuur

bestuur@loot.nl

Voorzitter	Martin Molenaar	06-12102606	voorzitter@loot.nl
Secretaris	Karin Hogenbirk	06-14426487	secretariaat@loot.nl
Penningmeester	Melvin Smith	06-10921205	penningmeester@loot.nl
	Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
	Rolien Kats	06-20630156	pr@loot.nl

De Coördinatoren

Social Media	Rolien Kats	06-20630156	pr@loot.nl
Internet	Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Laurens Boersma	06-16402205	clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen	Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
Redactie Infowijzer	Henk Bijkerk	06-11221966	infowijzer@loot.nl
Toercompetitie /Toerkalender/Inschrijf-formulieren	Theo Kraaij	06-30542133	toerkalender@loot.nl

Adressen

Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten

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

Copy infowijzer

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

Financiële zaken

Penningmeester

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

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (liefst digitaal)

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

MOTORNIEUWS



YAMAHA marktleider verkoopcijfers motoren 2023 na 13 jaar BMW

In 2023 werden in Nederland 17.501 nieuwe motoren op kenteken gezet, wat staat voor een recordverkoop die sinds 2000 niet zo hoog was en een groei van 13% betekent ten opzichte van 2022.

Yamaha is de nieuwe, officiële marktleider van het jaar 2023, waarmee het Japanse merk na 13 jaar (!) BMW Motorrad van de troon stoot. Yamaha is daarbij trouwens niet de enige die BMW inhaalt, ook Honda kwam voorbij om plaats 2 in te nemen. Dit blijkt uit de marktcijfers van RDC.

Vooraf in het begin van het jaar was Kawasaki sterk, daarna nam Honda maandenlang het voorlopige marktleiderschap over, maar aan het eind van het jaar pakte Yamaha een flinke voorsprong. Het lijkt er wel op dat Yamaha in de laatste week het zeker voor het onzekere nam: er werden toen nog 81 motoren geregistreerd. BMW hield zich tegen het einde van het jaar opvallend rustig, dit zal deels komen door de timing van de komst van de nieuwe R1300GS als opvolger van de enorm populaire R1250GS. In de laatste maand was die al redelijk leverbaar, maar toen was het gat naar Yamaha al enorm.

De best verkochte nieuwe motor was overigens wel van BMW : R1250GS/A , gevolgd door Kawasaki Z900 en Yamaha MT-07.

MET JOUW MOTOR MOTORBEURS UTRECHT 2024 OPENEN?

Meld je aan voor de MOTORbeurs Utrecht Motorparade en verbreek een wereldrecord!

Aprilia, BMW Motorrad, Ducati, Fantic, Kawasaki... als echte motorliefhebber som je deze merken vast moeiteloos op. Tijdens de opening van MOTORbeurs Utrecht 2024, op donderdag 22 februari, zetten we zoveel mogelijk motormerken achter elkaar tijdens dé ultieme recordpoging: met een stoet van minimaal 32 verschillende motormerken openen we MOTORbeurs Utrecht 2024.

Het huidige record stamt uit Peru en is in 2013 neergezet. Op de Asociación Automotriz del Perú in Lima stonden 31 motoren van verschillende merken achter elkaar. Daar moeten wij met jullie hulp makkelijk overheen kunnen!

Daarom hebben we jou nodig! Op donderdag 22 februari, vlak voor de opening, vormen de geselecteerde motoren een stoet. Deze rijdt de Jaarbeurshallen binnen en zal daarmee officieel MOTORbeurs Utrecht 2024 openen. Als bestuurder krijg je op de openingsdag uiteraard gratis toegang tot de beurs. Wil jij deze unieke kans niet aan je voorbij laten gaan? Lees dan snel verder hoe je mee kunt doen.

Hoe doe ik mee

Meld je via het onderstaande formulier aan om deel te nemen aan de MOTORbeurs Utrecht Motorparade. Let op: inschrijven betekent geen garantie op deelname! MOTORbeurs Utrecht maakt een selectie van de aangemelde motormerken. Zodra er voldoende merken meedoen, sluit de inschrijving. Op 22 januari 2024 krijgen de geselecteerde deelnemers van ons per mail de officiële uitnodiging. Bekijk de [deelnamevoorwaarden](#) voor aanvullende informatie op onze website www.motorbeursutrecht.nl

Heb jij één van onderstaande merken? Schrijf je dan snel in, want jouw merk motorfiets missen we nog!

Indian Motorcycle	Norton	Buell	Mash
Cagiva	SWM Motorcycles	Ural Motorcycles	Hyosung
Victory Motorcycles	Husaberg	Bimota	Can-Am
GasGas	Sherco	Mondial	Derbi

2024 : Vaak zelf touren op de Nurburgring

De Nürburgring heeft de data van haar 'Touristenfahrten' voor het komende jaar bekendgemaakt. In 2024 kan iedereen weer met zijn eigen motor of auto op het beroemdste racecircuit ter wereld rijden, met de keuze tussen de beroemde (maar ook beruchte) Nordschleife en het 'normale' Grand Prix circuit. Op zondag 17 maart gaan de slagbomen voor het eerst open en amper twee weken later volgt het eerste hoogtepunt met het Paasweekend. Ook op de kalender: De Green Hell Driving Days, waarmee je in mei en oktober meerdere dagen achter elkaar op de legendarische Nordschleife kunt rijden. Daarnaast zijn er avondopeningen voor het Grand Prix-circuit met bijzonder lange openingstijden tot 20.45 uur.

Touristenfahrten

Van half maart tot half november kunnen motorrijders uitkijken naar vele beschikbare dagen voor Touristenfahrten in 2024. In de eerste maand van opening is het paasweekend een hoogtepunt, met vier dagen op rij de hele dag toegang tot de Nordschleife en het Grand Prix-circuit, van Goede Vrijdag tot Paasmaandag. Daarna gaat de Nordschleife bijna elke dag open voor degenen die het circuit op eigen houtje willen betreden, terwijl het Grand Prix-circuit op geselecteerde avondsdata opengaat, op sommige dagen zelfs tot 20.45 uur.

De regels voor deelname aan de Touristenfahrten zijn heel eenvoudig: in principe mag iedereen die over een rijbewijs en een gekentekende, rijklare motor of auto beschikt, op het Grand Prix-circuit of de Nordschleife rijden. **De regels van het verkeersreglement zijn van toepassing, inclusief de eis om rechts te rijden.** Inhalen is daarom alleen toegestaan aan de linkerkant. Ook mag er tijdens het rijden geen stopwatch meelopen. **Deze regels definiëren Touristenfahrten als ritten die toegankelijk zijn voor iedereen en deze duidelijk onderscheiden van race-evenementen.**

Green Hell Driving Days

Binnen de vele data en weekenden zijn vooral de periodes populair die meerdere dagen continu rijplezier bieden. Hiervoor biedt de Nürburgring de Green Hell Driving Days aan. In 2024 is de legendarische Nordschleife continu geopend van zaterdag 18 mei tot en met maandag 20 mei en van donderdag 3 oktober tot en met zondag 6 oktober.

Motorrad Gottesdienst

Traditioneel wordt het motorseizoen op de Nürburgring geopend met de Motorrad Gottesdienst, een kerkdienst voor motorrijders gevolgd door een gezamenlijke ronde over het circuit. Dit jaar is het drukbezochte evenement gepland voor 7 maart 2024.

Prijzen

Een rondje Nordschleife kost van maandag tot en met donderdag 30 euro en van vrijdag tot en met zondag en op feestdagen 35 euro. Op het Grand Prix-circuit is – ongeacht de dag van de week – een stint van 15 minuten ook beschikbaar voor 35 euro.

Nieuw asfalt, nieuwe regels

Recent liet Nürburgring 1927 GmbH & Co. KG, het bedrijf achter beide circuits, weten met een miljoeneninvestering de Nordschleife veiliger te willen maken, onder andere door 150 camera's met 4K resolutie. Tevens kreeg één kilometer van de 20 kilometer lange *Grüne Hölle* nieuw asfalt ter hoogte van *Fuchsröhre*. Er zijn ook nieuwe toegangseisen, waarvan er eentje geldt voor motorrijders: de te halen topsnelheid moet nu 130 zijn, wat een aantal lichte motorfietsen uitsluit.

KEURING SLOOPT BELGISCHE OCCASIONMARKT

De occasionmarkt voor motorfietsen in België is sterk gedaald, zeg maar gerust ingestort. Eerder in het jaar bleek al meteen dat de verkoop van tweedehands motoren sterk achteruit liep sinds de verplichte (verkoop)keuring welke op 1 januari 2023 is ingegaan. In de laatste maand van het jaar is er een daling van 69,2% tegenover december 2022 te zien. December 2023 is hiermee de koploper wat betreft de daling van de occasionmarkt. Het jaar gemiddelde ligt op 30,5% minder verkochte tweedehands motorfietsen.

Daarbij komt misschien ook wel dat in december 2022 veel Belgen hun motorfiets nog 'even snel' van de hand hebben gedaan voordat de keuring intrad. En veel Belgen zullen gedacht hebben dat ze ook 'nog even snel' die occasion wilde aanschaffen zonder de rompslomp van de keuring. De decembermaand in België ging vooral gepaard met natte en koude weersomstandigheden, wat ook niet bevorderlijk is voor de verkoop, maar dat neemt niet weg dat 69,2% een aanzienlijk verschil is.

Keuring in het kort

Op 1 januari 2023 is de keuring voor de verkoop van tweedehands motoren ingegaan.

In het kort betekent dit dat iedere gebruikte motorfiets vooraf aan de verkoop voorzien moet zijn van een keuringscertificaat.

Dit is verplicht bij verkoop van particulieren onderling en bij dealers/motorzaken die occasions verhandelen. Het is verplicht bij motorfietsen met een verbrandingsmotor vanaf 125cc en bij elektrische/hybride motoren met een vermogen vanaf 11KW.

Tijdens de keuring wordt er onder andere gekeken naar het papierwerk, een belangrijk aspect is de daarbij behorende kentekenplaat en het frame/VIN nummer. Ook wordt er gekeken naar de technische en mechanische werking van verschillende onderdelen en componenten, denk hierbij bijvoorbeeld aan de remwerking, verlichting, staat van de banden, enzovoort. Het volledige handboek dat gebruikt wordt voor de keuring vind je hier.

Kosten voor een dergelijke keuring zijn inmiddels €53,70 voor dit jaar. In 2023 was dit nog €48,10.

Het keuringsrapport of certificaat is (na goedkeuring uiteraard) twee maanden geldig. Binnen deze periode moet de motorfiets op naam staan van de nieuwe eigenaar.

Keuringcentra

Aanvankelijk waren er ook positieve reacties vanuit de Belgische motorbranche bij de bekendmaking van het hele idee van keuren voor verkoop. Veel garagebedrijven en motordealers kwamen geregeld exemplaren tegen met een matige staat van onderhoud en slijtage-onderdelen die tot op het bot waren versleten. Dus om de veiligheid te bevorderen was hier zeker winst te behalen. Echter, waar geen rekening mee gehouden werd was het feit dat de keuring alleen door speciale keuringcentra mocht worden uitgevoerd. Deze keuringcentra zijn aangesteld door het GOCA in Vlaanderen, de centra werden speciaal ingericht voor de keuring en het personeel kreeg vooraf een opleiding.

Op 1 januari 2023 waren er 15 centra beschikbaar, uiteindelijk moeten dit er 27 worden. Het percentage van afgekeurde motorfietsen lag in het begin van 2023 op ongeveer 20% (1 op de 5).

Het GOCA heeft trouwens ook alle keuringcentra voor de auto in beheer, vorig jaar werd zelfs voor het eerst aangekaart dat dit systeem verdacht veel lijkt op een monopolie en er geen ruimte is voor (eerlijke) concurrentie.

Export

Al snel ontstond het probleem dat de dealers meermaals met een afgeladen bus vol motoren richting één van de keuringstations moesten, iets waar niet altijd iedereen de tijd en/of de zin voor had. En dan maar hopen dat alles goedgekeurd wordt, anders sta je er volgende week weer. Om dan nog maar te zwijgen over de extra kosten die gemaakt moeten worden voor een herkeuring.

Het gevolg hiervan is dat er vorig jaar massaal ingespeeld is op de export van gebruikte motorfietsen. Veel dealers en bedrijven uit onder andere Nederland, visten de hele Belgische vijver leeg. De Belgische motorzaken krijgen hierdoor weer te maken met een slechte tot geen nieuwe aanwas van handel. Ook particulieren kozen in grote aantallen voor het aanbieden van hun gebruikte motorfiets aan buitenlandse opkopers en/of buitenlandse particulieren.

Op de Belgische website voor het aanbieden van tweedehands motoren was, en is, veelal te lezen dat de betreffende occasion dan weer aangeboden wordt zonder keuring.

In veel gevallen worden ze ook aangeboden met de opmerking dat de kosten voor de keuring en de daaruit eventueel voortvloeiende mankementen voor rekening zijn van de koper. Een beetje de omgekeerde wereld dus.

Aan de ene kant is dat ook wel weer een logisch gevolg. Stel, je zet zelf de motor te koop op een tweedehands website met een goedgekeurd certificaat, dan heb je twee maanden de tijd om te zorgen dat de motor is verkocht en op naam staat van de nieuwe eigenaar. Maar stel, je zet hem te koop zonder een goedkeuring en de daadwerkelijke keuring vindt plaats na een akkoord met de potentiële koper dan bestaat het risico dat deze afgekeurd wordt. De koper haakt vervolgens af en het hele verkoopproces begint weer van vooraf aan.

Verkoopkeuring in Nederland en APK voor motorfietsen

De motorfiets verkoopkeuring is een maatregel van de Europese Unie, Nederland is één van de weinige landen die hier niet in meegegaan is. Er zijn wel geregeld berichten en speculaties te lezen dat de Nederlandse motorrijder te maken gaat krijgen met de verplichte APK voor motorfietsen.

Verschillende actiegroepen en organisaties bepleiten hun argumenten hierover; of het nu voor- of tegenstanders zijn, het blijft een onderwerp van gesprek.

RAI: NIEUW KABINET MOET MOTORRIJDEN STIMULEREN

De RAI Vereniging, waarin de fabrikanten en importeurs van de vervoersindustrie zijn verenigd, roept informateur Plasterk op tot het nemen van een aantal maatregelen om de mobiliteit in Nederland te bevorderen. Onder de kop “Nederland heeft behoefte aan een ambitieus mobiliteitsbeleid” roept RAI-baas Frits van Bruggen de politiek op te komen met “een ambitieus mobiliteitsbeleid, dat gericht is op duurzaamheid, veiligheid én betaalbaarheid voor alle burgers”. Met dit bericht komt Van Bruggen, oud-baas van de ANWB, zijn leden een beetje tegemoet, nadat hij eerder in een interview met de Telegraaf opriep om in alle steden 30 kilometer per uur te gaan rijden.

Motorrijden in de spotlight

Nou is het zeer zeker niet de eerste keer dat de RAI een dergelijke bericht doet uitgaan, maar het is wel bijzonder dat er voor het eerst iets over motorrijden als mobiliteitsfactor wordt gezegd. Het is voor iedereen logisch dat meer motorrijden bij woon-werkverkeer voor minder files zorgt, maar dat kwam maar mondjesmaat naar buiten in de RAI-lobby. Tot nu toen dan.

MARKT VOOR DRIEWIELERS MET AUTORIJBEWIJS STABIEL IN 2023

Waar driewielers als de Piaggio MP3 jarenlang niet aan te slepen waren, lijkt in eerste instantie de coronapieak voor deze ‘motoren met autorijbewijs’ in 2023 toch wat in te zakken. Dat heeft echter vooral één reden: het wegvallen van Qooder, en dat zijn wel vergelijkbare machines maar toch echt vierwielers. Oftewel; driewielers gaan stabiel door, zo blijkt uit de registratiecijfers van RDC.

Piaggio

Nadat 15 jaar geleden Piaggio met de eerste MP3 kwam en vervolgens slim insprong op de Europese rijbewijswetgeving, was het ook vooral dat merk dat vanaf 2011 de vruchten ervan plukte. Ook nu blijft het Italiaanse motor- en scootermerk met grote voorsprong de absolute marktleider van het segment, waarbij de komst van de nieuwe MP3 530 de verkopen weer een impuls gaf. Wel is het zo dat Piaggio 14% inleverde, wat vooral lijkt te komen door de komst van de Kymco CV3. Een woordvoerder van Piaggio daarover: “we verwachten ons in 2024 wel weer terug te knokken naar het oude, hoge marktaandeel in het segment”.

Andere merken

Gezien de dominantie van Piaggio, kunnen de andere aanbieders niet anders dan als 'de rest' worden omschreven.

Daarvan deed Kymco het met de nieuwe CV3 zeker niet slecht, door verkopen af te snoepen van zowel Piaggio als Peugeot. De Peugeot Metropolis heeft daar vooral last van, waar Yamaha daar niks van lijkt te voelen, en de verkoop van de Tricity 300 zelfs iets groeide.

Vierwielers exit

In de afgelopen jaren was het vooral het in Zwitserland gevestigde merk Quadro, dat onder de naam Qooder QV3 en QV4 in Nederland aardige aantallen soortgelijke voertuigen wist te slijten, maar dat waren wel vierwielers. De Nederlandse importeur in Tilburg maakte er flink werk van om Qooders vooral bij autodealerbedrijven neer te zetten. Maar, nadat het nieuwtje eraf was zakten de verkopen terug, waarop in 2023 de import gestaakt leek en het heel stil rondom Qooder werd. Het lukte Nieuwsmotor ondanks diverse pogingen niet meer om contact te krijgen met zowel de (voormalige?) Nederlandse importeur als het merk zelf.

Regels

Regeltechnisch gezien zijn de driewielers, als manier om te kunnen motorrijden zonder rijbewijs, een aflopende zaak. Was het eerst zo dat het voertuig gewoon een 'auto was als je voorwielen maar meer dan 46,5 centimeter uit elkaar stonden, nu vallen ze onder een eigen L5e-categorie. En dus zijn er speciale regels voor gekomen en is het nu zo dat een MP3 '-en soortgelijke driewieler met een autorijbewijs bereden mag worden, maar dit alleen geldt als je je autorijbewijs nog voor 19 januari 2013 hebt gehaald. En dat is ondertussen al dik 10 jaar geleden...

Eigenwijs, maar geen succes

De snelle opkomst van de driewieler kwam door de rijbewijswetgeving, die het dus mogelijk maakte om zonder autorijbewijs tussen de files (of met een Akrapovic in de stad) te rijden. Er zijn echter ook driewielers die nooit onder die regels vielen, met als grootste exponent de Yamaha Niken. Daarvan werden er vorig jaar zes in Nederland verkocht en in 2022 waren het er, ondanks toen nog forse inspanningen qua marketing, ook maar negen. Het lijkt er dus vooral op dat bezitters van een motorrijbewijs aan twee wielen genoeg hebben.

INTERMOT MOTORBEURS NU JAARLIJKS IN DECEMBER

De Intermot was jarenlang de op een na belangrijkste motorshow ter wereld, met alleen de EICMA als onbetwiste nummer 1 voor zich. Jarenlang was Keulen juist anderhalve maand vóór die Italiaanse beurs. Een planning die door motofabrikanten gebruikt werd om elkaar de loef af te steken, door als eerste een nieuw model in Keulen te presenteren, of juist te wachten tot Milaan.

Maar de Intermot-motorbeurs in Keulen gaat vanaf 2024 jaarlijks georganiseerd worden, waar dat tot nu toe om het jaar was. Daarnaast verschuift de datum naar achteren; door de nieuwe datum in het begin van december zal het veel minder een evenement worden waar het grote motornieuws gepresenteerd gaat worden, zoals dat bij de EICMA in Milaan (begin november) nog wel het geval is.

“Tijdens de motorwinterstop”

Nieuwe cyclus, nieuwe tijd: Intermot zal in de toekomst niet alleen jaarlijks plaatsvinden, maar voor het eerst ook tijdens de motorwinterstop. Van 5 tot 8 december 2024 – precies op tijd voor de start van het nieuwe motorseizoen – zal Keulen opnieuw de ontmoetingsplaats zijn voor de hele motorgemeenschap.

Nieuws uitgesmeerd

Maar, ook de EICMA ziet dat de presentatiemomenten steeds meer uitgesmeerd worden over het jaar, waar in het verleden alle nieuwe modellen bijna tegelijk werden gepresenteerd. Dat had als voordeel dat werkelijk iedereen aanwezig was in Keulen en Milaan om het nieuws te zien, maar als nadeel dat de aandacht gedeeld moest worden omdat er zoveel nieuws was.

Klappen door corona

Zowel Intermot als EICMA kregen forse klappen door corona, waardoor de motormerken noodgedwongen zelf de communicatiemomenten gingen bepalen en uitvoeren, waar ze voor de pandemie bijna gedwongen werden tot de beursdata in Italië en Duitsland te wachten. Merken als BMW Motorrad, KTM en Yamaha zijn dan ook niet meer met een internationale stand op de beurzen aanwezig en presenteren daar ook (bijna) geen nieuws meer.

De achterrem: ondergeschoven kindje, of het geheime ingrediënt voor ultieme controle?

Sommige racers en alle offroad rijders weten het al lang: de achterrem is goud waard. Maar hoe zit het met de gewone motorrijder. Waarom, hoe en waar gebruik je de achterrem?

Iedere motorrijder kent het verhaal dat zo'n 80 procent van de remkracht geleverd wordt door de voorrem en de resterende 20 procent door de achterrem. Deze verhouding is ook nog afhankelijk van het type motor; bij een cruiser drukt er namelijk meer gewicht op het achterwiel, waardoor de achterrem een stuk effectiever is. Een berijder van een sportmotor hoeft voor remkracht dan weer nauwelijks bij de achterrem aan te kloppen.

Er zijn hele volkstammen die de achterrem zelden of nooit gebruiken en ondanks dat prima van A naar B komen. Niks mis mee, maar toch zijn er een aantal situaties waarin de achterrem een welkome toevoeging kan zijn.

Hoe en waarom?

Bij het afremmen van de motorfiets verplaatst het gewicht zich naar voren. Dynamische aslast verplaatsing, voor de natuurkundigen onder ons. Door te remmen loopt de druk tussen de voorband en het wegdek op. Het contactoppervlak wordt zo groter en daardoor krijgt de band meer grip. Zo gauw het gewicht van de motor op het wiel drukt kan je dus ook erg hard remmen. Maar let op: bouw die remdruk altijd geleidelijk op.

Terwijl het gewicht van de motor naar voren verplaatst wordt, krijgt het achterwiel juist minder grip. Dus: hoe harder je remt, hoe minder de achterrem zijn werk kan doen. Weinig grip en remmen zijn geen vrienden. Een blokkerend achterwiel leidt niet altijd tot problemen, het is bijvoorbeeld een goede manier om een 'slide' in te starten. Maar een blokkerend voorwiel, dat is vaak minder positief en leidt in de meeste gevallen tot een lowside crash.

Uit deze informatie kunnen we alvast concluderen dat in geval van slechte grip, de achterrem onmisbaar is. Denk offroad bijvoorbeeld aan offroad gebruik.

Racetechnieken

Bijkomend voordeel van het gebruiken van de achterrem is het effect dat het heeft op het chassis. Door de achterrem in te drukken, wordt de vering vóór en achter licht gecompriëerd. De wielbasis van de motor wordt iets korter en de motor komt iets lager op de weg te liggen.

Hierdoor kan de motor ook makkelijker van richting veranderen. Racers hebben opmerkelijk genoeg zeer uiteenlopende momenten om de achterrem te gebruiken.

De vaakst gebruikte techniek is het aantippen (en geleidelijk loslaten) van de achterrem, om het chassis even strak te trekken en tot rust te laten komen. Maar ook om maximaal van de motorrem gebruik te kunnen maken, vóór het geweld van de voorrem losbarst na een lang recht stuk, kan de achterrem aantippen uitkomst bieden.



Vanaf dat moment wordt de achterrem ook meestal niet meer gebruikt. Die heeft ook weinig effect wanneer je achterwiel in de lucht hangt. Wanneer je de voorrem langzaam loslaat om de bocht in te zetten, kun je de achterrem er weer bij pakken als de hellingshoek toeneemt. Dit kun je kennen onder de term 'trailbraking'. Niet alle coureurs gebruiken deze techniek, maar het kan de motorfiets meer stabiliteit geven en de radius van de bocht net even wat kleiner maken.

Daarnaast kan trailbraken helpen om wat druk van het voorwiel te halen of zelfs om het voorwiel aan de grond te houden bij het uit accelereren. Meestal zijn deze technieken echter niet nodig. Het spreekt voor zich dat dit gaat om kleine, subtiele hoeveelheden progressief toegepaste remdruk op de achterrem. Te veel of te abrupt zal onder dergelijke hellingshoeken een glijpartij tot gevolg hebben. Don't try this at home dus.

Op weg

Naast het stabiliseren van het chassis is de achterrem met name goed te gebruiken bij manoeuvreren op lage snelheid. Misschien kan je het je nog herinneren van je motorrijles. Stapvoets rijden naast de instructeur, of de langzame slalom, gingen net wat makkelijker met gebruik van de achterrem. Klein beetje gas en spelen met het aangrijpingspunt van de koppeling en de oefening was goed te doen.

In de praktijk zie je weinig motorrijders deze techniek nog toepassen. Waarom? Misschien omdat hogere toeren en weinig snelheid er niet cool uitziet? Toch is het de beste manier om op lage snelheid, gecontroleerd korte bochten te maken.

In ons kikkerlandje kom je maar weinig hoogteverschillen tegen. Maar mocht je op toer in het buitenland een steile afdaling tegenkomen, dan zal je merken er nog meer druk op het voorwiel komt bij het afremmen.

De achterrem helpt je deze druk beter te verdelen. Haarspeldbochten? Je raadt het al. Ik zou niet zónder kunnen.

Zelf pas ik steeds vaker ook in middelmatig snelle bochten het gebruik van de achterrem toe. Dat doe ik als er niet veel snelheid meer geminderd hoeft te worden. Gevolg is dat de aandrijflijn wordt strak gehouden waardoor de stabiliteit van de motor toeneemt en je daardoor een heerlijk vloeiende bocht ervaart. De motor lijkt net iets meer de bocht in te vallen.

Vaak is even aantippen en geleidelijk weer loslaten genoeg. Bij het laatste gedeelte van vaart minderen of stoppen voor een kruising is de achterrem mijn favoriet van de twee. De motor is veel stabiel en makkelijker te controleren. Stapvoets rijden wordt een fluitje van een cent met af en toe een licht slepende achterrem.

Elektronische hulpmiddelen

In welke mate je de achterrem kan toepassen is ook nog sterk afhankelijk van ABS, bochten-ABS of zelfs 'Enduro ABS'. ABS werkt al dan niet in combinatie met tractie controle en zorgt ervoor dat je achterwiel niet blokkeert door de remdruk te doseren. Maar door het te koppelen aan elektronica is het ook mogelijk om de ABS onder extremere omstandigheden slim te laten werken.

Onder een hellingshoek bijvoorbeeld, wat we dan bochten-ABS noemen. Dat systeem zorgt ervoor dat de motor wel zijn lijn blijft houden bij het remmen in de bocht, en niet rechthout wil gaan.

Dat de wielen niet blokkeren is in de meeste gevallen een voordeel, maar op het circuit en offroad kan het met name bij het achterwiel een behoorlijke belemmering zijn. Dat moet juist kunnen glijden voor sommige technieken. Offroad is enduro ABS hiervoor een uitkomst, waarbij de ABS specifiek voor het achterwiel uitgeschakeld kan worden. Ook tractiecontrole kan behoorlijk in de weg zitten bij het offroad rijden. Probeer maar eens uit een modderpoel te komen als deze aanstaat.

Ook zijn er motoren met een gecombineerd remsysteem, wat inhoudt dat bij het gebruik van de ene rem ook de rem aan het andere wiel een beetje wordt geactiveerd.

Dit is echter geen belemmering om de remmen te gebruiken zoals je die zonder deze koppeling zou gebruiken. Op een ouderwetse motorfiets zonder deze hulpmiddelen echter, is de achterrem letterlijk je vangnet.

Achterremloos

Concluderend kunnen we zeggen dat je er prima mee wegkomt om 'achterremloos' door het motorleven te gaan. Zelfs racers hoeven hem niet per se te gebruiken. Serieus offroad rijden zonder de achterrem te gebruiken is echter vrijwel onmogelijk. In situaties met slechte grip op de weg is het dus ook niet verkeerd om juist gebruik van de achterrem in je repertoire te hebben. Langzame manoeuvres zijn appeltje eitje dankzij de achterrem. Al met al toch reden genoeg om de achterrem de aandacht te geven die hij verdient.

Bas van der Wal

Voorkom diefstal – zes tips om diefstal van jouw motor te voorkomen

Terwijl het aantal woninginbraken afgelopen jaar daalde, wil het aantal diefstallen van motorfietsen maar niet afnemen. Criminelen hebben hier een lucratieve handel in gevonden. Maar hoe voorkom je diefstal van jouw motorfiets? Jeroen Bruil van KNMV Verzekeringen geeft tips.

Je komt 's-ochtends op de plek waar je de avond ervoor nog je motor hebt geparkeerd, maar hij staat er niet meer. Slechter kan je dag niet beginnen. In 2020 werden in totaal 1.604 motorfietsen gestolen, tegen 1.579 een jaar eerder. Vooral in de regio's Amsterdam, Rotterdam en Den Haag is het percentage hoog. Ruim 60 procent van alle motordiefstallen in Nederland vindt hier plaats. Naast dat je je motor kwijt bent, is dit natuurlijk een flinke schadepost. Heb je minimaal een WA + Beperkt Cascoverzekering, dan vergoedt de verzekeraar de dagwaarde. Daarnaast kun je bij KNMV Verzekeringen een verzekering met nieuwwaarderegeling afsluiten. Drie jaar lang is jouw motorfiets verzekerd tegen nieuwwaarde. Koop je tweedehands een motor bij een dealer of een BOVAG erkend bedrijf, dan kun je hem verzekeren tegen de aanschafwaarderegeling. Daarmee is jouw motor drie jaar lang verzekerd tegen aanschafwaarde. Hiermee krijg je je motor niet terug, maar het is wel een pleister op de wond.

Koud kunstje

“Een motorfiets stelen is voor criminelen een koud kunstje, zeker als hij niet voldoende op slot staat. Dan kun je een motorfiets eenvoudig verplaatsen”, weet Bruil, zelf ook een fanatiek motorrijder. “Met drie man tillen ze hem op en zetten hem achter in een busje of op een aanhanger. Binnen enkele minuten zijn ze verdwenen met de buit.” Om diefstal van je motorfiets te voorkomen, kun je enkele kleine maatregelen nemen die helemaal niet veel kosten, maar wel veel ellende voorkomen.

1: ART 4-slot

Een ART 4-slot is tegenwoordig de minimumvereiste wat betreft sloten die bij een diefstalverzekering wordt gesteld. Deze sloten zijn getest en zijn niet eenvoudig open te krijgen. Omdat criminelen snel te werk willen gaan, zullen ze niet snel op locatie proberen zo’n slot te openen. Wanneer je je motor aan een muuranker of een lantaarnpaal vastmaakt, neemt het risico op diefstal verder af.

2: Zichtbaar op slot

Laat duidelijk zien dat je motor goed op slot staat en dat hij goed beveiligd is. Kies waar mogelijk voor dubbele, opvallende sloten. Schijfremsloten hebben doorgaans felle kleuren met een kabel. Dit zorgt voor visuele beveiliging. Criminelen zien direct dat het tijd kost om jouw motor mee te nemen en je vergeet zelf niet dat er een slot op je remschijf zit bij het weggrijden.



3: Extra beveiliging

Sommige nieuwe motoren hebben van zichzelf al extra beveiligingssystemen, zoals een startonderbreker en een alarmsysteem. Heeft jouw motor dit niet? Dan kun je ervoor kiezen om dit te laten installeren, net als kanteldetectie en een gps-volgsysteem.

4: Binnen parkeren

Heb je de mogelijkheid om jouw motor binnen te parkeren? Doe dit zeker. Hoewel het aantal inbraken uit garageboxen stijgt, is dit altijd beter dan dat hij in het zicht staat. Belangrijk is dat je hem ook in je garage op slot zet. Een motor valt niet onder de inboedelverzekering. Beter is daarom ook om een muuranker in je garage te laten plaatsen en daar je motor aan vast te ketenen. Voor sommige duurdere of nieuwere motoren geldt zelfs dat de motor in de buurt van je huis 's nachts binnen móét staan.

5: Buiten parkeren

Heb je niet de mogelijkheid om jouw motor binnen te parkeren? Parkeer hem dan zoveel mogelijk op een plek op een afgesloten terrein, bijvoorbeeld achter het huis. Of zet hem vast aan een andere motorfiets. Criminelen willen zo min mogelijk moeite doen om de motorfiets mee te nemen. Ook is het verstandig om een hoes om je motor heen te doen. Daardoor is niet direct de waarde van de motorfiets in te schatten. Bovendien zorgt het ervoor dat criminelen eerst een handeling moeten verrichten, voordat ze daar achter komen. Is dit niet mogelijk? Kies er dan voor om de motor te parkeren op een goed verlichte plek.

6: Sleutels

Laat je sleutels niet onbeheerd in je jas achter als je onderweg bent. Criminelen kunnen ze hier eenvoudig uit stelen op een onbewaakt ogenblik. Stop ze daarnaast niet in je nachtkastje, wanneer je niet thuis bent. Inbrekers zoeken hier altijd naar waardevolle spullen.

Wat moet je doen als je motor gestolen is?

Ondanks alle voorzorgsmaatregelen die je treft, kan het nog steeds gebeuren dat jouw motor wordt gestolen. Belangrijk is om altijd aangifte te doen bij de politie of via stichtingvbv.nl, een gezamenlijk initiatief van alle Nederlandse schadeverzekeraars om criminaliteit te bestrijden. Binnen twee uur staat jouw motor zowel nationaal als internationaal gesignaleerd als gestolen. Meld de diefstal daarnaast bij je verzekeraar, ook als je niet tegen diefstal verzekerd bent. Dit in verband met aansprakelijkheid. Frank Andringa

Succes: verschillende snelheidslimieten voor motorfietsen afgewezen

Voorstellen om verschillende snelheidslimieten in te stellen voor auto's en motorfietsen én gedifferentieerde snelheidslimieten voor houders van motorrijbewijzen A1, A2 en A werden tijdens een stemming in de Commissie Transport en Toerisme van het Europees Parlement verworpen. Rapporteur Karima Delli, lid van de Fractie De Groenen/Vrije Europese Alliantie, zei: “Ik ben blij dat het Europees Parlement van verkeersveiligheid zijn topprioriteit maakt. Ons doel is om in 2050 nul verkeersdoden te bereiken en een sterker systeem te creëren om beginnende automobilisten te beschermen tegen ongelukken.”

In december 2023 hebben leden van het Europees Parlement (EP-leden) van de Commissie Transport en Toerisme hun standpunt over de herziening van de EU-rijbewijzenregels aangenomen met 22 stemmen voor, 21 tegen en twee onthoudingen. De Europarlementariërs zeggen dat ze “ervoor willen zorgen dat de nieuwe regels bijdragen aan de verkeersveiligheid, naast de groene en digitale transitie van de EU”.

Enkele van de voorgestelde maatregelen:

Verplichte gezondheidscontroles bij afgifte en verlenging van rijbewijs

Een proeftijd van minimaal twee jaar voor beginnende bestuurders Update van de vaardigheden van chauffeurs om beter voorbereid te zijn op echte rijsituaties

Rijbewijzen moeten worden geüpload op smartphones

De Commissie Transport en Toerisme was het erover eens dat rijbewijzen minstens vijftien jaar geldig moeten zijn voor motorfietsen, auto's en tractoren, en vijf jaar voor vrachtwagens en bussen, op enkele uitzonderingen na.

Ze stelden ook voor om gezondheidscontroles verplicht te stellen bij de afgifte en verlenging van een rijbewijs. Volgens de voorgestelde regels zouden onervaren bestuurders een rijproefperiode van ten minste twee jaar moeten ondergaan, waarin bepaalde beperkingen gelden, zoals strengere straffen voor

onveilig rijgedrag en een alcohollimiet van maximaal 0,2 g/l tijdens het rijden. Transportleden steunen een voorstel om de rijopleiding en -tests aan te passen om bestuurders beter voor te bereiden op echte rijsituaties en hun risicobewustzijn te ontwikkelen, in het bijzonder voor kwetsbare gebruikers zoals voetgangers, fietsers en gebruikers van e-scooters en e-bikes. Veilig telefoongebruik tijdens het autorijden, rijden in sneeuw en gladde omstandigheden, dodehoekrisico's, rijhulpsystemen en voertuiggebruik in relatie tot het milieu en de uitstoot moeten ook deel uitmaken van de rijtesten.

Om de interne markt van de EU te ondersteunen, zijn de leden van het Europees Parlement voorstander van het geven van de mogelijkheid aan bestuurders om een digitaal rijbewijs te krijgen, beschikbaar op een mobiele telefoon en volledig gelijkwaardig aan het fysieke rijbewijs.

Het rapport van rapporteur Karima Delli, Europarlementariër, bevatte amendementen op het voorstel van de Europese Commissie, waarin werd geprobeerd verschillende snelheidslimieten in te stellen voor auto's en motorfietsen én gedifferentieerde snelheidslimieten voor houders van een motorrijbewijs A1, A2 en A, ongeacht de algemene snelheidslimieten. Dit zou betekenen: De absoluut toegestane maximumsnelheid voor bestuurders van categorie A1 mag niet hoger zijn dan 90 km/uur; De absoluut maximaal toegestane snelheid voor bestuurders van categorie A2 mag niet hoger zijn dan 100 km/uur; De absoluut maximaal toegestane snelheid voor bestuurders van categorie A mag niet hoger zijn dan 110 km/u. FEMA kan nu bevestigen dat deze amendementen tijdens de stemming in de Transport- en Toerismecommissie zijn vervallen en geen deel zullen uitmaken van het definitieve TRAN-rapport. FEMA-secretaris-generaal Wim Taal: "Dit is een grote overwinning voor de Europese motorrijderslobby. Verschillende snelheden voor verschillende rijbewijshouders is het meest belachelijke en gevaarlijke voorstel dat ik in lange tijd heb gehoord. Dit zou niet alleen veel weggebruikers ontmoedigen om over te stappen op gemotoriseerde tweewielers, het zou de motorrijder ook in een onaanvaardbare onveilige situatie brengen. Een overwinning als deze bewijst eens te meer hoe belangrijk het is om sterke motorrijdersorganisaties in heel Europa te hebben."

Het ontwerpstandpunt over de herziening van de EU-rijregels zal mogelijk in de plenaire zitting van januari 2024 in de voltallige zaal van het Europees Parlement worden gestemd. In september 2023 bracht FEMA een volledige

verklaring uit, als reactie op het conceptrapport van de rapporteur van het Europees Parlement over het voorstel van de Europese Commissie om de rijbewijsrichtlijn te herzien.

We hebben heel duidelijk gemaakt dat de FEMA de vrijheid van de lidstaten waardeert om op lagere leeftijd toegang te krijgen tot voertuigen van categorie L (motorfietsen, bromfietsen, enzovoort) om jongeren in staat te stellen naar school, werk, vrienden en familie te gaan, vooral op het platteland. gebieden waar geen of onvoldoende alternatieven zijn, zoals openbaar vervoer. Het rapport van de parlementsrapporteur elimineert de mogelijkheid voor lidstaten om op een lagere leeftijd toegang te verlenen tot voertuigen van categorie L. Wij kunnen dit voorstel niet steunen en adviseren dit voorstel te verwerpen. We lieten zien hoe de meeste incidenten waarbij motorrijders betrokken zijn, plaatsvinden bij relatief lagere snelheden op landelijke en stedelijke wegen, waar de snelheidslimieten doorgaans ruim onder de 100 km/uur liggen. Slechts 8% van de motordoden vindt plaats op snelwegen. Lagere snelheidslimieten voor bepaalde soorten voertuigen die op alle wegen zijn toegestaan, dragen niet bij aan de verkeersveiligheid en zullen voor sommige categorieën voertuigen extra risico's met zich meebrengen.

Motorrijders presenteren hun wensenlijstje voor verkeersveiligheid

Als het gaat om het terugdringen van het aantal slachtoffers onder motorrijders, is het essentieel om de mening van motorrijders over de verkeersveiligheid te peilen.

In de wereld van de verkeersveiligheid is het heel gebruikelijk dat mensen over motorrijders praten, maar het is niet gebruikelijk dat er met ons wordt gesproken. Om dit te veranderen presenteerden motorexperts leden van de verkeersveiligheidsgemeenschap haalbare oplossingen voor verkeersveiligheidsproblemen.

Tijdens het seminar 'Reducing road deaths onder motorrijders', georganiseerd door de European Transport Safety Council (ETSC), kregen motorexperts de kans om hun visie te presenteren aan een groot publiek van ruim 240 leden uit de verkeersveiligheidsgemeenschap.

De omvang van het probleem is ernstig: ruim 45.000 gebruikers van gemotoriseerde tweewielers zijn de afgelopen tien jaar op de Europese wegen omgekomen. En ondanks de vele verkeersveiligheidsprogramma's daalt het aantal sterfgevallen onder motorrijders langzamer dan onder bromfietzers en andere weggebruikers.

Jesper Christensen

Een van de presentatoren op het seminar was Jesper Christensen, algemeen secretaris van de Zweedse motorrijdersorganisatie SMC, maar ook bestuurslid bij FEMA en mobiliteitsdirecteur bij FIM (lid van ETSC). Jesper vertelde over de dynamiek van motorongevallen en het belang van geavanceerde (antiblokkeer)remsystemen in zijn presentatie van de resultaten van een uitgebreid onderzoek onder motorrijders die een ongeval hebben meegemaakt.

1578 motorrijders uit 30 landen hebben op de enquête gereageerd.

36,3% van de motorfietsen beschikte over geavanceerde remsystemen, 12% over tractiecontrole. 35% van de rijders gebruikte hun remmen niet voordat ze crashten en van hen had 46,8% ABS-remmen gemonteerd.

Slechts de helft van de rijders op motorfietsen met ABS meldde dat ze hadden geremd voordat ze crashten, vergeleken met tweederde van de rijders op een motorfiets zonder ABS.

65% van de in het ziekenhuis opgenomen passagiers reed minder dan 70 km/uur (44 mph).

Snelheid lijkt geen sterk effect te hebben op de ernst van het letsel.

Jesper sloot zijn presentatie af met het tonen van het verlanglijstje van de motorrijders, waarin een aantal relatief eenvoudige stappen zijn opgesomd die de autoriteiten kunnen nemen:

Overheden en wegeigenaren moeten zich concentreren op en laten zien dat motorfietsen onderdeel zijn van Vision Zero.

Wegbeheerders moeten hun eigen regel boek volgen:

– Zorg voor voorspelbare wrijving

- Zorg voor een glad en schoon wegdek
- Zorg ervoor dat er geen gevaarlijke voorwerpen langs de weg aanwezig zijn
- Zorg voor uitloopzones of ‘goed voor iedereen’-leuning
- Zorg voor een goede zichtbaarheid
- Laat motorrijders busbanen gebruiken
- Creëer veilige parkeervoorzieningen

Werk de rijbewijsrichtlijn bij met op risico's en ongevallen gericht onderwijs, inclusief een algemeen begrip van andere voertuigen voor iedereen.

Handhaving moet zich niet alleen richten op snelheidsovertreders, maar ook op berijders en automobilisten zonder geldig rijbewijs.

Gevraagd naar recente voorstellen om gedifferentieerde snelheidslimieten in te voeren voor houders van motorrijbewijzen A1, A2 en A (90 km/u voor A1, 100 km/u voor A2 en 110 km/u voor A), ongeacht de algemene snelheidslimieten, antwoordt Jesper was heel duidelijk: “Dat is het gevaarlijkste voorstel dat ik in lange tijd heb gehoord. Er mogen geen verschillende snelheidslimieten zijn voor auto's en motorfietsen en zeker niet voor verschillende categorieën motorfietsen.”

Andere belangrijke presentaties: Martin Winkelbauer van de Oostenrijkse Raad voor Verkeersveiligheid KfV presenteerde de resultaten van onderzoek naar het veroorzaken van motorongevallen in bochten en hij liet zien hoe het aantal motorongevallen in bochten ernstig kan worden verminderd door het aanbrengen van wegmarkeringen die motorrijders door een bocht 'loodsen'. kromme. Kay Schulte van de Duitse verkeersveiligheidsorganisatie DVR legde het belang uit van een Europees Trainingskwaliteitslabel voor hoogwaardige trainingsprogramma's na het rijbewijs. Jessica Truong van de 'Towards Zero Foundation' pleitte voor antiblokkeersystemen op alle gemotoriseerde tweewielers (momenteel verplicht op alle nieuwe motorfietsen van meer dan 125 cc). Wim Taal

Verkeersboetes onder de loep: te hoog, te laag, of gewoon onrechtvaardig?

We moeten het hebben over verkeersboetes. Want die zijn volgens het Openbaar Ministerie (OM) te hoog. Ze zouden volgens het OM maar liefst met 30 procent omlaag moeten om acceptabel te zijn voor de maatschappij. Ook zouden boetes voor lichte ‘administratieve’ overtredingen de laatste jaren soms zelfs hoger zijn geworden dan die voor zwaardere, strafrechtelijke vergrijpen.

Het kabinet wil ondanks de kritiek de boetes juist met nog eens tien procent verhogen, want tja: gat in de begroting. Fijn voor het draagvlak natuurlijk en voor de extra belasting op het justitieel apparaat. Want naar verwachting zullen verhogingen tot meer hoger beroepzaken leiden van vermeende overtreders die boos zijn over de boete.

De ergernis zit onder andere in de vergelijking die mensen die zich in het verkeer begeven maken met boetes of straffen voor andere overtredingen. Zoals het feit dat illegaal parkeren op een invalideplek 440 euro kost, terwijl mishandeling vaak een lagere boete van 400 euro oplevert. Daar kun je van alles van vinden, maar de kern van dit alles is natuurlijk de vraag: welk doel dient een verkeersboete? Niet het spekken van de staatskas, maar het verbeteren van de verkeersveiligheid, doordat mensen zich netter gaan gedragen om boetes te vermijden.



Verhoogde boetes alleen zijn niet de sleutel tot verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid gaat niet verder omhoog als de boetes maar blijven stijgen zonder dat de pakkans omhoog gaat, zo leert de praktijk. Want als je twintig keer dezelfde snelheidsovertreding

maakt, of twintig keer fout parkeert, maar er komt nooit een boete, dan maakt de hoogte van zo'n boete niet zo heel veel meer uit. Meer handhaving is dan veel effectiever. Zou ook fijn zijn voor al die motorrijders die tussen appende automobilisten heen moeten laveren. Dat is bijna een dagtaak nu.

Eind november deed de Raad van State ook nog een duit in het zakje. De Raad gaf aan het ontwerpbesluit van het kabinet om de boetes verder te verhogen géén goed idee te vinden. Zij betwijfelen of de boetes wel evenredig zijn aan het doel van het verbeteren van de verkeersveiligheid. Niet dus!

De Raad wil dat er onderzoek komt naar die evenredigheid -waarbij er zowel door de RvS als door het OM dus al wordt voorgesorteerd op de uitkomst- en als blijkt dat het middel inderdaad de kwaal niet oplost, dan zou het kabinet ervan af moeten zien.

De vraag is dan ook nog eventjes: wélk kabinet? Het huidige demissionaire kabinet dat er ongetwijfeld nog lange tijd zit omdat coalitievorming erg moeizaam zal zijn gezien de uitslag van de Tweede Kamerverkiezingen, of het



nieuwe kabinet? We hebben natuurlijk nog geen idee hoe de verhoudingen in de politiek dan zullen liggen. Belangrijk dus om de komende tijd de nieuwe Kamerleden goed te informeren over de ontwikkelingen en bij ze aan te dringen op dat onderzoek, wat er ook ongetwijfeld niet zonder slag of stoot komt.

Motormuis



VAN DE CLUBS

Voorjaarsrit MC Contact Dordrecht



Toerrijders ,

Wij hebben als bestuur besloten om onze jaarlijkse LOOT rit te verplaatsen naar de maand juli . Om de vaste rijders niet teleur te stellen bieden wij, en onze eigen leden , de Voorjaarsrit nu aan als Doorlopende Toerit met start en finish op locatie. Volg hiervoor de instructies bij onze rit op de LOOT kalender. Na de succesvolle Jubileumrit in juli afgelopen jaar bieden wij op 21 juli a.s. vanuit ons clubgebouw onze 1^e Schapenkoppenrit aan.

Namens het bestuur van MC Contact
Henk Bijkerk



BELANGRIJKE INFORMATIE VOOR ORGANISERENDE CLUBS

Gebruik LOOT inschrijfformulieren. Gratis te downloaden op de Lootwebsite.
Ga niet zelf knutselen.

Stuur voorinschrijvers de gps route 2 dagen voor het evenement en niet de laatste avond. Dat is te laat.

Voer een uitnodigend beleid: stuur de route met de mogelijkheid tot betalen achteraf. Noteer de namen wie een route heeft ontvangen. Schenk deelnemers het vertrouwen.

Twijfels over de gps route. Laat het LOOT serviceteam er naar kijken. Gratis en goed. Meer Informatie staat op de website.

Stuur na de toer de inschrijfformulieren of een bestand met NAAM EN ADRES of een LOOTNUMMER naar: LOOT toerkalender, Tuinstraat 66, 1506 VZ Zaandam. Onmisbaar voor de puntentelling voor de competities.

Maak gebruik van het LOOT draaiboek *Adviezen organisatie toertocht* met tal van nuttige tips.

Meld je evenement op tijd aan, zodat deze in Motoplus vermeld wordt.

Overleg met collega-clubs over de datum van het evenement om een goede spreiding te bevorderen. Niet de ene dag 6 ritten en de week daarop 1 of geen rit.

HET LOOT WIL SAMEN MET DE CLUBS ZOVEEL MOGELIJK MOTORRIJDERS INTERESSEREN VOOR EEN TOER VAN DE LOOT TOERKALENDER.

04/02/2024

34e Koude Februaririt

MC de Kraats

Toerit - 5 punten

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

Info: René van Schaik, Tel.: 06-36446424 , 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 online verkrijgbaar via www.mcdekraats.nl vanaf Dinsdag 30-1.

Incl. erwtensoep na afloop

25/02/2024

Kriebelrit

MTC de Steur

Toerit - 5 punten

Start te: Smit transport, Energiestraat 4, 8263 AG Kampen

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

B. de Haan , Tel.: 06 129 427 36

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.). Lengte: 150 km. Omgeving: NNB

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 10:30

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

Voorinschrijving via site of bij de start. Gratis 1 kop koffie bij inschrijving.

01/03/2024 - 30/06/2024

VOORJAARSRIT

MC Contact Dordrecht

Toerit doorlopend - 10 punten

Start te: La Place Meerkerk , A27, afrit 25,

Info: Henk Bijkerk , Tel.: 06-11221966 , tour@mccontactdordrecht.nl.

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) , Omgeving: Brabant , Zuid- Holland

Inschrijven via website <https://mccontactdordrecht.nl/evenement/>

Extra info: Facebook; <https://www.facebook.com/mccontactdordrecht>

Website; mccontactdordrecht.nl

10/03/2024

KLAPPERTANDRIT

MC Nijverdal-Hellendoorn

Toerit - 10 punten

Start te: Clubhuis het Mollenhol, Imminkservestraat 4, 7447 AZ Hellendoorn

Info: Marttijn Knol, Tel.: 036-48764074 , toer@mcnh.nl

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

Omgeving: www.mcnh.nl/toer/toertochten/

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Incl. koffie bij vertrek. Route alleen op gps

Email: toer@mcnh.nl, voor meer info zie www.mcnh.nl/toertochte

