

L.O.O.T.INFOWIJZER



NOVEMBER 2023

INHOUDSOPGAVE

- 2. INLEIDING
- 3. COLOFON
- 4. GASTCOLUMN
- 6. AAN HET L.O.O.T.
- 8. VAN DE CLUBS
- 9. WAT VINDEN MOTORRIJDENDEK
- 11. RIJDEN OP A1 MOTOREN
- 15. WATERDICHT MOTORRIJDEN.....
- 18. UIT DE CLUBBLADEN
- 22. MOTORNIEUWS
- 27. L.O.O.T. TOERKALENDER

Volgende infowijzer december 2027. Kopij voor 25 november 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

GASTCOLUMN Hugo Pinksterboer

We zijn als motorrijders nogal eens in het nieuws, de laatste paar jaar. De manier waarop is lang niet altijd niet fijn. Motorrijders zijn herrieschoppers, is het algemene oordeel. Gelukkig hanteert een flink deel van de algemene media nog wel het idee van hoor en wederhoor. Dus als ze de motorklagers aan het woord laten, mogen wij vanuit de Motorrijdersactiegroep (MAG) vaak ook onze kant van het verhaal laten horen. Dat is belangrijk, want mensen die paniek zaaien en brand roepen krijgen al snel meer aandacht dan mensen die voor een oplossing willen zorgen.

Het resultaat van alle onrust zagen we pas ook weer in politiek Den Haag, waar Tweede Kamerleden vragen stelden over 'de piekgeluiden van de meest hinderlijke voertuigen (motorfietsen, bromfietsen en luide auto's)'. Dus motorfietsen zijn altijd hinderlijk, en auto's alleen als ze luid klinken? We hebben daar vanuit de MAG direct op gereageerd. Het mag natuurlijk niet zo zijn dat we bij onze volksvertegenwoordigers in de Tweede Kamer zonder meer als hinderlijk te boek staan. We zijn tenslotte best een fors deel van dat volk, met zo'n anderhalf miljoen motorrijbewijsbezitters en pakweg 650.000 actieve motorrijders.

Dat we een lawaaierig imago hebben, weten we. Dat imago hebben we voor een deel te danken aan de Nefom, een nergens officieel geregistreerde club die ongelooflijk veel herrie maakt over het geluid dat wij zouden voortbrengen. De vaste zegsman van de club vertelt altijd braaf dat hij niks tegen motorrijders heeft, maar beweert vervolgens dat 'de helft' te veel geluid maakt. Toen hij dat eerder dit jaar bij Powned weer verkondigde, vroeg de door ons goed geïnformeerde verslaggever hem of hij die bewering op basis van onderzoek deed, of dat het een standpunt was. 'Nee, eh, het is een standpunt,' hakte de man. Helder...

Maar hoeveel motoren klinken er nou echt te luid? Uit recent onderzoek blijkt dat het om slechts vijf procent gaat. Heel wat minder dan de klagers altijd roepen. En wat zo mooi is? Dit percentage sluit naadloos aan bij de 95% van de motorrijders die volgens een enquête door MotorNL z'n rijstijl op de omgeving aanpast.

Geluidsoverlast door motorrijders kan voor wegafsluitingen zorgen, zoals we weten. Dat is dus simpelweg het gevolg van die kleine groep die het voor de rest verpest.

Als we overal willen kunnen blijven rijden, moeten we er alles aan doen om die kleine groep nog kleiner te krijgen. Met de landelijke campagne *Te luid geluid is uit* heeft de MAG hier al een belangrijke aanzet toe gedaan. Als motorrijder kan jij ook je bijdrage leveren. Hoe? Simpel. Hou rekening met je omgeving als je gaat rijden, net zoals je thuis rekening houdt met je burens. En vraag die motormaat met die herriepijp of er niet een gewone demper onder z'n motor mag. Dan maakt de MAG meer kans om de rechtszaken die we aanspannen te winnen (lid worden? welkom!). En dan kunnen we die mooie wegen samen openhouden.



Hugo Pinksterboer is hoofdredacteur en woordvoerder van Motorrijdersactiegroep MAG en columnist voor MotoPlus.

Aan L.O.O.T. (Landelijk Overleg Orgaan Toerclubs)

Beste motorliefhebber,

Meer dan 12.000 motorliefhebbers bereiken in een paar dagen om (noordelijke) leden te treffen en te werven, clubartikelen te verkopen en natuurlijk de club te promoten. Dat is wat Dé Noordelijke Motorbeurs u kan bieden! Voor uw club is deelname aan dit evenement daarom mogelijk ook interessant. Voor clubs is er een speciale beursaanbieding waarbij natuurlijk rekening is gehouden met de kosten, de bezetting en de inzet van vrijwilligers. Diverse merken- en andere clubs nemen al jaren deel aan Dé Noordelijke Motorbeurs.

Heel veel leden van motorclubs zijn in de beurs geïnteresseerd. In de wintermaanden is er weinig te doen op motorgebied en veel clubs grijpen daarom ook de gelegenheid aan als uitje met de club. Om zoveel mogelijk motorrijders te bereiken vragen wij u om het evenement in uw publicaties mee te nemen, bijv. in de agenda's op de website, Facebook, Twitter en Instagram en in het clubblad als u die heeft.

De 26e editie van Dé Noordelijke Motorbeurs vindt plaats op 20 en 21 januari 2024! Na Corona en het wegvallen van de locatie in Assen door de opvang van asielzoekers, wordt de beurs iets verderop gehouden in de Flowerdome in Eelde. Ook deze locatie ligt direct bij de A28 en dichtbij de N34 en is dus heel goed bereikbaar vanuit alle richtingen.



Er wordt inmiddels onder andere via Facebookpagina's zeer positief gereageerd, na 4 jaar kijkt men echt weer uit naar dit evenement.

Door vroeg te boeken profiteert u ook optimaal van de GRATIS publiciteit want, na inschrijving nemen wij uw club mee in de marketingcampagne. Via onze eigen kanalen alleen al is er een bereik van meer dan 20.000 geïnteresseerden!

Heeft u leuke ideeën voor de beurs of wilt u zelf iets doen, neem dan contact met ons op, wij willen initiatieven graag ondersteunen.

Inschrijven? Dat kan online via: **INSCHRIJVEN voor Dé Noordelijke Motorbeurs 2024**

Foto's van vorige edities kunt u vinden op onze website, Facebook-pagina en Instagram.

Deel alvast de data met anderen via event delen

Heeft u zich inmiddels ingeschreven en heeft u een bevestiging ontvangen dan hoeft u zich natuurlijk niet opnieuw in te schrijven.

Met vriendelijk groet,
Organisatiebureau Fremar

Volg het laatste nieuws via:

- Facebook
- Twitter
- Instagram
- www.denoordelijkemotorbeurs.nl



VAN DE CLUBS

Einde Baarnse Motor Club.

Na 45 jaar komt er helaas een einde aan de Baarnse Motor Club.

Wel bekend van de jaarlijkse Oranjerit op Koningsdag met een zeer trouwe schare van vaste rijders.

Van meer dan 70 leden in de hoogtijdagen met o.a. jaarlijks een treffen, BBQ + rit, clubweekend, zaalvoetbal met andere motorclubs, maandelijkse clubavond e.d., is het ledental de afgelopen jaren teruggelopen tot 18. Nieuwe leden kwamen er niet meer, en de huidige leden reden (mede door de gemiddelde leeftijd) steeds minder motor.

Afgelopen januari waren er tijdens de jaarvergadering al wat acties ondernomen zoals een enquête onder leden betreffende voorkeur voor lange of korte ritten e.d., en de halvering van het aantal clubavonden om te zien of er dan meer opkomst zou zijn.

Omdat er eigenlijk niets veranderde, en met nog 18 leden, zag het bestuur, toercommissie en redactie geen andere weg dan het opzeggen van hun functies miv 1 januari 2024.

Afgelopen 7 oktober was er een algemene ledenvergadering waarin het bestuur de leden vroeg om te beslissen over het lot van de club.

Na de aankondiging van de algemene ledenvergadering van 7 oktober heeft zich helaas niemand van de leden gemeld om de club voort te zetten, en dus zal de Baarnse Motor Club per 31 december 2023 zichzelf opheffen.

We bedanken het LOOT voor de samenwerking van de afgelopen jaren, en natuurlijk al die motorrijders m/v, die jarenlang onze Oranjerit kwamen rijden.



Namens het bestuur en toercommissie van de Baarnse Motor Club,

Els Wortel, Karin Hogenbirk, Onno Mijnhout en Ruben Steenland.

Wat vinden motorrijdende Kamerleden belangrijk?



In september was het weer feest: Prinsjesdag! Op de derde dinsdag van september presenteert het kabinet altijd de miljoenennota: de begroting voor het komende jaar. Klinkt heel saai, maar het is nog

erger: het is namelijk vooral heel erg véél.

Per ministerie is er een document met alle geplande uitgaven, wat al snel zo'n 300 bladzijdes beslaat. Maar dan ben je er nog niet, want er zijn ook nog tal van bijlages, waardoor je gerust een paar duizend pagina's verder bent.

Ook voor belangenbehartigers van motorrijders is het dus een ontzettende klus om uit te vogelen waar er allemaal geld naartoe gaat. Vaak gaat het om toezeggingen over bijvoorbeeld geld voor meer veiligheidsmaatregelen wat al eerder in het jaar is toegezegd, maar dan moet je op Prinsjesdag natuurlijk wel controleren of het er daadwerkelijk in staat. Dit jaar is er vooral geld voor rijopleidingen en onderzoek naar verkeersveiligheid. Voor motorrijders belangrijk natuurlijk!

Prinsjesdag is ook een mooi moment om de banden met de diverse politieke partijen weer eens aan te halen, zeker met nieuwe verkiezingen op komst. De verkiezingsprogramma's zijn allang af inmiddels, maar die vormen slechts één van de vele puzzelstukjes in de besluitvorming richting nieuw beleid. Het is nog veel belangrijker om goede contacten te krijgen met alle relevante (nieuwe) Kamerleden, want de dagelijkse praktijk in de Kamer straks is veel bepalender dan verkiezingsprogramma's voor niet sterk ideologisch gemotiveerde onderwerpen als veiligheid in het verkeer.

We gaan dus eens kijken welke Kamerleden wellicht zélf motorrijder zijn, want die mensen hebben een beter begrip van wat het is om op een gemotoriseerde tweewieler te zitten. En hoe belangrijk goed beleid daarvoor dus is.

Het is dus ook zaak om die eerdergenoemde 'diverse' politieke partijen (lees: allemaal) mee te nemen in wat motorrijders zoal belangrijk vinden en willen. De KNMV stuurde daarom een brief naar de verkiezingsprogramma commissies over een viertal punten: het stimuleren van voortgezette rijopleidingen voor motorrijders, het vereenvoudigen van het rijbewijssysteem voor motorfietsen, het stimuleren van het gebruik van (elektrische) motorfietsen en het stimuleren van motorsport. Dit zijn allemaal thema's waarop nog veel te winnen is.

Zo kunnen voortgezette rijopleidingen helpen om meer inzichten en handvatten te geven om een ongeval te voorkomen, wat met 46 dodelijke ongevallen vorig jaar een belangrijk punt is. Bij het rijbewijssysteem zou het vier klassen rijbewijssysteem teruggebracht kunnen worden naar twee: zo kunnen kosten worden verlaagd, wordt het rijbewijs begrijpelijker, is handhaving eenvoudiger, wordt beginnen met motorrijden aantrekkelijker en kunnen ook rij scholen makkelijker hun werk doen, zonder dat deze ingrepen ten koste gaan van de veiligheid. En uiteraard helpen motoren tegen files.

Wel zo fijn dat als er dan méér motoren komen er ook meer aandacht komt -en dus ook steun- voor elektrische motoren, net zoals auto's die ook krijgen met allerlei fiscale ingrepen. En Nederland meer laten bewegen, zoals in de motorsport gebeurt, is altijd goed. Dus ook daar zien de belangenbehartigers graag meer vormen van steun voor.

Het is nu vooral even afwachten hoe een nieuw kabinet er na de verkiezingen in november uit gaat zien. De ervaring leert dat de media en politici zelf zich voor een coalitieakkoord vooral druk maken over de hele grote thema's als bestaanszekerheid, klimaat, wonen, zorg en onderwijs, maar ook over bijvoorbeeld verkeersinfrastructuur en veiligheid zullen ze toch echt een mening moeten formuleren. De input daarvoor komt dus nú al.

Motormuis



Rijden op A1-motoren met B-rijbewijs: levensgevaarlijk of mobiliteitsoplossing?

De Europese Unie kwam half september voor het eerst met een voorstel om alle rijbewijzeisen in heel Europa gelijk te trekken. Dat zou voor Nederland betekenen dat mensen met een B-rijbewijs (voor auto's) ook op A1-motoren (lichtste categorie) zouden mogen rijden. Hierna bleef het even stil, maar onlangs heeft het CDA verkondigd dat het deze regeling heeft opgenomen in zijn verkiezingsprogramma voor de Tweede Kamerverkiezingen. Gaat dit voorstel een mobiliteitsoplossing worden of is het juist gevaarlijk om automobilisten op de motor te zetten?



Tweede Kamerkandidaat Pien Meppelink staat als nummer 43 op de kieslijst van het CDA en heeft zich er hard voor gemaakt dat de partij deze regeling in het verkiezingsprogramma op zou nemen. Pien denkt dat we het motorrijden niet alleen moeten beperken: 'Motorrijden is een goed alternatief voor de auto. Ik

ben voor mijn werk veel in het buitenland en daar zie ik hoeveel tweewielers er zijn. De regeling werkt daar geweldig. Natuurlijk gebeuren er soms ongelukken, maar dat gebeurt ook met fietsers en automobilisten. Mensen houden daar automatisch veel meer rekening met elkaar, omdat ze gewend zijn dat er ook motorfietsen aan het verkeer deelnemen.'

CDA stelt A1-bij-B rijbewijs voor in nieuw verkiezingsprogramma

Aan diverse onlinereacties is te merken dat veel mensen het een onverantwoord idee vinden, omdat ze denken dat iedere automobilist direct mag opstappen. Pien stelt dat dit helemaal niet de bedoeling is. Haar lijkt het systeem dat België heeft een logische stap. Bij onze zuiderburen mogen automobilisten, als ze twee jaar hun rijbewijs hebben, een A1-motor berijden. Daarvoor moeten ze wel nog verplicht vier uur aan rijlessen volgen. Pien: 'Of mensen nou vier of acht uur een cursus volgen, is niet het interessantste punt.'

Wat ik wel wil is dat ernaar gekeken wordt en dat het als een serieuze mobiliteitsoplossing wordt gezien. Ik denk verder dat motorrijden geen hogere wiskunde is. Als je namelijk je autorijbewijs al een paar jaar hebt, dan zou het rijden op een lichte motorfiets best moeten kunnen. Mensen moeten ook zelf de verantwoordelijkheid krijgen om te zeggen of ze wel, of niet goed genoeg kunnen rijden.'

Pien vervolgt dat het voorstel niet alleen de wet gelijktrekt met andere Europese landen, maar dat het ook een briljante mobiliteitsoplossing is. Hiervoor haalt ze een studie van de Universiteit van Leuven aan. Deze studie concludeert dat als tien procent van de automobilisten de motor zou nemen, dat de files dan met veertig procent zouden afnemen. Pien: 'We moeten naar het grotere geheel kijken. Motorrijden is niet alleen superleuk, maar ook een serieuze oplossing voor mobiliteitsproblemen.

Dat het besturen van een 125cc-motor gevaarlijk is voor automobilisten, is Pien het niet mee eens. 'Ik denk dat motorrijders sowieso weten, op het moment dat ze opstappen, hoe kwetsbaar ze zijn. Je gaat bewust die kwetsbaarheid aan, omdat het voor jou het ideale vervoermiddel is.' Ook denkt ze dat het argument dat 125cc-motoren te sloom voor de snelweg zijn niet helemaal opgaat. 'De snelweg is nu overdag een 100km/u-weg, dus met een beetje 125-motor kom je daarmee wel weg.'

De MAG

De Motorrijders Actiegroep (MAG) is het met Pien eens. De vereniging stelt dat het in bijna alle landen om ons heen mag en dat het vanwege de verlaagde maximumsnelheid op onze snelwegen ook prima zou moeten kunnen. In een eerder bericht stelde de MAG dat onze oosterburen een dergelijke regeling al hebben, ook al geldt er op stukken Autobahn geen snelheidslimiet. Volgens Hugo Pinksterboer, woordvoerder van de MAG, is er eigenlijk maar één ding wat überhaupt eng is aan het rijden op zo'n kleine motor: 'Dat zijn de stukken snelweg waar je een heel korte in- of uitvoegstrook hebt. Met een sterkere motor heb je daar de mogelijkheid om te kiezen of je remt, of gas geeft om beter uit te komen. Op een A1 heb je maar één optie.'

Hugo vervolgt dat het daarom voor 125cc-bestuurders belangrijk is om de beperkingen van hun motorfiets te kennen en bewust te rijden.

De MAG wil daarom, net zoals in onze buurlanden het geval is, dat de B-rijbewijshouders die op een A1 willen stappen eerst verplicht een aantal motorrijlessen nemen. Over het aantal en de duur ervan kan nog gediscussieerd worden, net als over de invoering van een examen. Hugo: 'Ik ben er bijna van overtuigd dat automobilisten die met hun B op een A1 gaan rijden heel goed weten wat ze doen.'

Verder benadrukt Hugo dat België laat zien dat de invoering niet gevaarlijk is. 'Ze doen het daar sinds 2013, en net als in Nederland daalt het relatieve aantal motorongevallen en motordoden er nog steeds.'

Het doelgebied van een 125cc ligt niet zozeer op de snelweg als wel op provinciale wegen en in de steden. Hugo stelt dat de automobilisten die voor een 125cc-motor gaan dat vooral zullen doen uit mobiliteitsoverwegingen. 'Voor woon-werkverkeer is een 125 gewoon geweldig.' Hij vervolgt dat dit verschillende redenen heeft: 'Je hebt er nauwelijks last van files mee, doordat je met een kleine motor er gemakkelijker tussendoor rijdt. Daarnaast zijn zowel de aanschaf als de verzekering over het algemeen heel goedkoop. En ze rijden ook nog eens superzuinig. Een verbruik van 1 op 35 is geen uitzondering.'

Hugo besluit zijn verhaal door terug te grijpen naar wat andere Europese landen doen. In veertien landen speelt de lichte motor namelijk al jaren een rol in het reduceren van de filedruk, parkeerproblemen en uitstoot. 'Je kan aan de Belgische cijfers zien dat automobilisten graag gebruikmaken van de mogelijkheid om op een A1 te rijden. In Nederland is het percentage 125cc's ongeveer anderhalf procent van het aantal nieuw verkochte motoren. In België zie je dat dit meer dan een kwart is.'

Andere geluiden

Veilig Verkeer Nederland (VVN) vindt het vooral belangrijk om eerst beter te onderzoeken of deze nieuwe regeling veilig zou zijn voor ons land. 'VVN is van mening dat eerst goed onderzocht moet worden of dit veilig is.

Vervoersarmoede en filedruk moeten we veilig oplossen. Het spreekt voor zich dat een verstandige en veilige mobiliteitskeuze door de weggebruiker uit de verschillende modaliteiten altijd van groot belang is', stelt Rob Stomphorst, woordvoerder van VVN, in een schriftelijke verklaring.

De Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) vindt het idee van automobilisten die straks ook op een lichte motor mogen rijden geen goed plan.

De vereniging stelt in een bericht dat het doel van het voorstel zeker goed is, maar dat het voorstel van Pien niet per se de juiste oplossing is. Arjan Everink, hoofd verkeer en opleidingen bij de KNMV, reageert als volgt op het verkiezingspunt: 'Motorrijden is in de basis niet gevaarlijk, maar je kunt wel gevaarlijk motorrijden. En voor iemand zonder een gedegen opleiding met een lichte A1-machine die direct aan het verkeer mag deelnemen, is het verschil tussen die twee niet te maken'.

Verder stelt Arjan dat een gemiddelde A1-leerling momenteel zo'n twintig lessen nodig heeft, voordat deze het motorrijden vaardig is. 'Bovendien zakt een gemiddelde leerling ook nog eens minimaal tweemaal voor het theorie-examen. Dat is volgens mij een teken dat een gedegen opleiding essentieel is om mensen veilig, met ruime theoretische én praktische kennis, op pad te sturen met een A1-rijbewijs'.

De KNMV bepleit dat ze het beste vindt als de huidige rijbewijsstructuur op de schop gaat. Dat houdt in dat de A1-categorie een verdubbeling van de hoeveelheid kracht krijgt, naar 22 kW. Dit zou volgens de vereniging de categorie aantrekkelijker moeten maken voor beginnende motorrijders en voor woon-werkverkeer. Verder bepleit de KNMV een verdere inperking van het onbegrensde A-rijbewijs en de vereenvoudiging van het theorie-examen voor bestuurders, als ze al een B-rijbewijs hebben.

Om tafel

Of automobilisten in Nederland in de toekomst ook A1-motoren mogen besturen, blijft voorlopig de vraag. Het Europese voorstel heeft namelijk nog geen opvolging gekregen en het CDA is de enige Nederlandse politieke partij met dit standpunt in zijn verkiezingsprogramma. Duidelijk is in ieder geval dat de MAG al om is, maar dat dit niet geldt voor de KNMV. Deze laatste partij heeft wel aangegeven om binnenkort met Pien om de tafel te gaan zitten, om het idee verder te bespreken. Beide kanten willen namelijk meer motorrijders en motoren als mobiliteitsoplossing op de weg, maar zijn het beslist nog niet eens over de details.

Jesse Busser

Waterdicht motorrijden met Gore-Tex®

Iedereen is bekend met Goretex, maar wat is het precies en wat is er nog meer te krijgen? Zit je veel op de weg en wil je niet elke rit rondrijden met een regenpak in de tas of koffer, kijk dan eens naar waterdichte maar toch ademende kleding mét een waterdicht membraan. Wat is dit precies en wat doet het? De voor- én nadelen van dit principe leggen we je graag uit!

Wat is een ademend membraan?

Een ademend membraan is eigenlijk een meerlaags-systeem waar een membraan ín verwerkt is dat regen tegen houdt en transpiratievocht naar buiten laat. Iedereen kent wel de regenkleding die we vroeger op de fiets naar school droegen. Je droeg het om droog op school aan te komen, maar eigenlijk kwam je drijfnat van het zweet aan. Deze pakken ademden totaal niet en hielden transpiratie alleen maar binnen.

Gore-Tex membraan

Een waterdicht membraan is opgebouwd uit meerdere lagen, zoals aangegeven in bovenstaande afbeelding. Als eerst een zachte liner voor de afwerking aan de binnenkant, gevolgd door een bescherm laag om het membraan te beschermen tegen scherpe delen. Dan het belangrijkste deel, het daadwerkelijke membraan dat weersinvloeden van buiten tegenhoudt, maar transpiratie van binnenuit doorlaat. Gevolgd door weer een bescherm laag aan de buitenzijde om deze zijde te beschermen. Elk waterdicht meerlaags-systeem is op deze manier opgebouwd, al verschilt het daadwerkelijke membraan per merk en de manier van toepassen in de kleding.

Regen blijft buiten, vocht van binnen kan moeiteloos naar buiten.

Het grote voordeel is dat regen door het membraan tegengehouden wordt. Wind droogt de bovenliggende lagen door de rijwind, maar duwt de regen niet door het membraan heen. Transpiratievocht kan daarentegen wel door deze lagen heen naar buiten en verdampt door de rijwind. Geen last meer van een klam bezweet lichaam.

Nadelen van een waterdicht membraan

Eigenlijk is het enige nadeel de prijs. Gore-Tex is een merknaam en als fabrikanten deze technologie willen verwerken in hun kleding moet daarvoor betaald worden. De jassen waar dit membraan in verwerkt zit, zijn vaak duurder zijn dan een tegenhanger zonder dit membraan.

Er zijn op dit moment ook voldoende merken op de markt die aangeven hetzelfde te doen als Gore-Tex. Deze laatste heeft wel de beste naam verkregen door een hoge mate van controle van de juiste werking van de kleding. Ook stellen zij hoge producteisen waar de fabrikanten zich aan moeten houden en bieden zij een levenslange garantie om de slogan “Gore-Tex keeps you dry” waar te maken.

Eventuele alternatieven zijn bijvoorbeeld Drystar van Alpinestars, Dryway+ van Jofama, Hydratex van REV'IT! of Macna met hun Raintex DL die allen dezelfde werking garanderen als Gore-Tex, maar voor een schappelijkere prijs.



Macna Raintex DL

Membraan vs. regenvoering vs. regenpak.

Maar waarom zou je een waterdicht membraan in je kleding willen hebben en waarom niet gewoon een waterdichte voering in je pak ritsen of een regenpak dragen over je kleding heen? Alles heeft zijn voor en nadelen. Een regenpak valt qua prijs erg mee en veel jassen worden standaard geleverd met een regenvoering die ervoor zorgt dat regen niet door kan dringen tot op je lichaam. Maar beide hebben wel een groot nadeel waar je rekening mee moet houden. Een regenpak moet je wel bij je hebben, wil je hem kunnen gebruiken. Kom je onverhoopt in een regenbui terecht en heb je geen regenpak bij je, dan word je alsnog nat. Heb je hem wel bij je, dan moet je eerst een veilige plek zien te vinden om te stoppen en aan te trekken.

Een regenvoering in je jas is al fijner, maar vaak ook niet van ademend materiaal gemaakt wat transpireren kan bevorderen. Een dergelijke voering zorgt wel dat de binnenkant van de jas droog blijft, maar de buitenkant niet. Je komt dus altijd op je bestemming aan met een natte jas, mits deze ondertussen niet is droog gewaaid door de rijwind.

Verschillende waterdichte membranen

Het ene kledingstuk is het andere niet en hierin kun je nog best wel eens de 'fout' in gaan. Je denkt dat je een jas, broek, handschoenen of schoenen hebt aangeschaft met een waterdicht membraan, maar toch kom je met een drijfnatte jas op je eindbestemming aan. Hoe zit dat? Een dergelijk membraan kan op meerdere manieren in het kledingstuk verwerkt zijn. Gaan we even uit van een jas, dan kan dit op drie manieren:

Door middel van een inritsbare laag, zoals hierboven aangegeven. Hiermee blijf je zelf wel droog, maar alles tussen deze laag en de buitenwereld neemt wel het regenwater op. Het voordeel is wel dat het kledingstuk zo kan worden gemaakt dat hij met warme temperaturen beter door kan luchten (aan de buitenzijde is het niet nodig om rekening te houden met regen).

Een iets beter oplossing zijn membranen die verwerkt zijn als zijnde een 'Z-liner'. Klinkt heel spannend, maar zegt enkel dat het membraan verwerkt is tussen de buitenlaag en de binnenvoering. Hierdoor kan hij niet meer uit de jas worden geritst, maar neemt enkel de buitenlaag van de jas water op. Dit is een duurdere oplossing, wat terug te zien is in de kosten van een product. Het zorgt er wel voor dat je een stuk droger aankomt op je bestemming.

Een gelamineerde laag is het beste en ook direct het duurst. Dit zie je dan ook alleen bij de producten in het duurdere segment. Het membraan is gelamineerd in de stof die als buitenlaag dient van de jas. Hierdoor kan de buitenlaag geen water opnemen en blijft je gehele kledingstuk droog. Uiteraard zijn er ook nadelen aan verbonden. Er is een grotere kans op lekkage vanwege zakken, ritsen en ventilatiemogelijkheden in de jas. Deze moeten daardoor ook allen voorzien zijn van 'waterdichte' ritsen en de stiknaden moeten aan de binnenzijde beplakt worden om hier ook geen water door te laten.

Conclusie

Zit je veel op de weg, dan raden wij je aan om eens op zoek te gaan naar zowel waterdichte, als ook ademende kleding. Heb je ruimte genoeg op de motor en houd je nauwlettend het weerbericht in de gaten, dan is een regenpak ook geen slechte keuze. De portemonnee vindt dit ook een stuk fijner namelijk.

Mark Meisner

UIT DE CLUBBLADEN



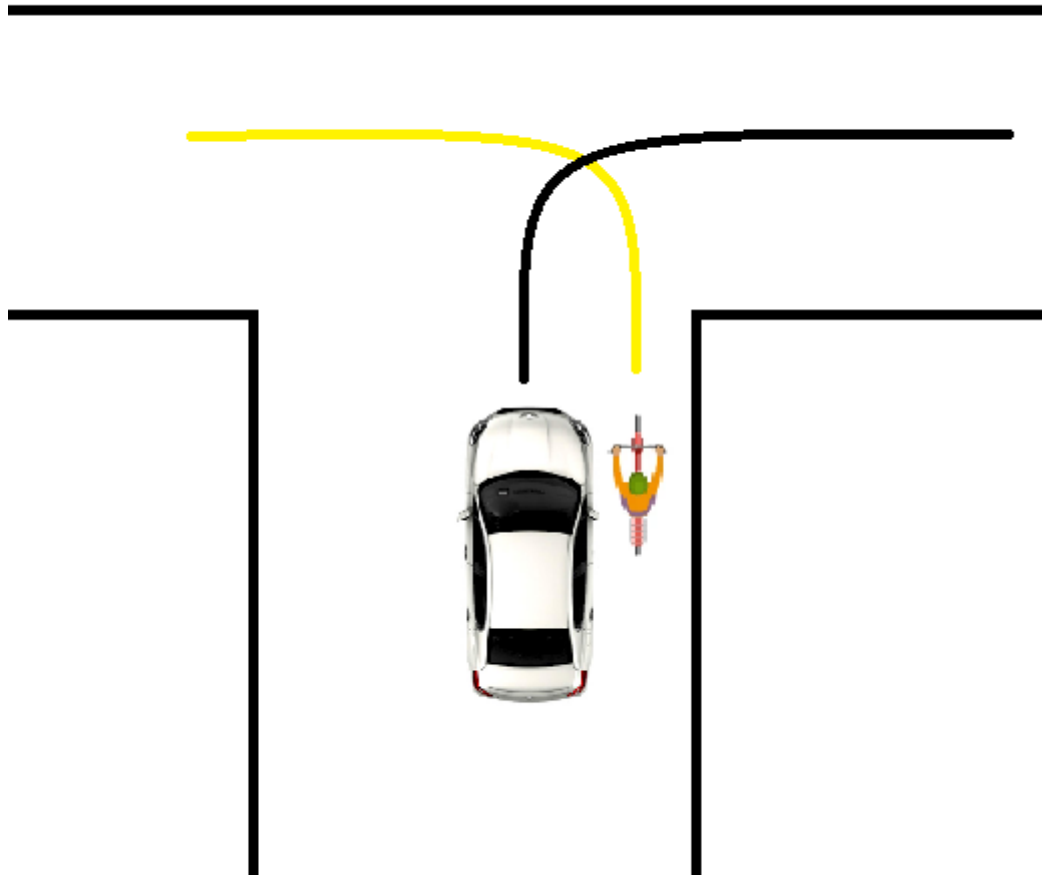
Column: Rijden volgens je kunnen.

Voor de zomer heb ik van mijn kinderen een boekje gekregen dat gaat over beter motorrijden.

Aangezien er twee weekenden geboekt zijn, de supertoer en een lang weekend met mijn collega in de Ardennen vonden ze dit wel een aanvulling.

Na het halen van mijn motorrijbewijs heb ik toen der tijd ook een boek gekregen dat een klasse beter motorrijden heet, hierin staan allemaal voorbeelden van verschillende verkeerssituaties van wat net anders is dan geleerd was, zoals het voeren van groot licht voor betere zichtbaarheid bij slechtweer situaties overdag. Mijn zoon heeft het boek meegenomen aangezien hij ook zijn motorrijbewijs wil halen. Even een korte omschrijving voor wat erin staat, dit zijn een aantal ongevallen die met een motor zijn gebeurd. De afleiding hoe een ongeval tot stand is gekomen, en hierop een analyse uitgevoerd, en welke verbeteringen eruit gehaald kunnen worden. Nu denk je als je dit leest dat je er meteen de oorzaak weet en dat het jou niet kan overkomen door de ervaring die we als motorrijders hebben opgedaan. Maar dat is in deze niet het punt waar het om gaat.

Door de hieruit nieuwe lessen, zijn om te leren hoe anderen naar motorrijders kijken, of beter gezegd hoe andere motorrijders niet zien in het verkeersbeeld. Hierop kan je je rijgedrag enigszins aan passen. Ik heb het woord enigszins gebruikt om dat er altijd weer een situatie kan voordoen waarbij je als goed getrainde ervaren motorrijder nog niet op tijd kan anticiperen. Een ander je niet kunt zien in het verkeersbeeld, wat wordt hiermee bedoeld?



Uit verschillende analyses blijkt dat andere weggebruikers, of eigenlijk auto bestuurders motorrijders over het hoofd zien om dat ze onvoldoende de tijd nemen om goed te kijken.

Als voorbeeld er rijdt een motor over een lokale weg die tussen twee dorpen ligt. De hoeveelheid verkeer op deze wegen is nihil, en dus het aantal motorrijders ook.

Nu wil een bestuurder rechts af een voorrangsweg opslaan, kijkt wel naar links maar omdat er geen auto aankomt begint de bestuurder aan zijn manoeuvre. Op de voorrangsweg rijdt een motorrijder en schrikt want vlak voordat hij de zijstraat passeert trek de autobestuurder op.

Het blijkt dat er door te snel kijken de motorrijder niet wordt opgevangen door de hersenen. De bestuurder laat dan ook weten dat hij de motorrijder echt niet gezien heeft.

Terwijl als de bestuurder iets langer de tijd had genomen, de motorrijder wel degelijk gezien heeft. Met deze informatie ben ik eens gaan opletten hoe wij ons dagelijks in het verkeer begeven. Als je iedere dag op de motor woon-werkverkeer rijdt kom je wonderbaarlijke manoeuvres die door andere wegbestuurders worden uitgehaald. Wat dan nog niets zegt over mijn eigen stuur gedrag en/ of snelheid waarmee ik een zijstraat of kruispunt nader. Verder staat er ook voldoende in over de positie op de weg, en oogcontact met de medeweggebruikers.

Al met al vond ik het wel een leerzaam boekje. Maar nu met het toepassen van nieuwe of oude manoeuvres voor in de bergen rijden wel een goed uitgangspunt, en ook het rijden met bagage. Hierover is niet heel veel geschreven, en ga ik ook niet doen. Wat ik wel gelezen heb en ook wel gezien in verschillende YouTube filmpjes is dat je niet verder moet gaan dan je eigen kunnen.

Nou heel leuk maar je moet toch eerst weten wat je eigen kunnen is. Ik heb wel gemerkt tijdens de meerdaagse toertochten dat er toch iets van een beperking aan zit voor wat je kan, nu is dit na mijn operatie wel iets achteruit gegaan. Met heel veel plezier heb ik de supertoer beleefd en gereden, met af en toe tegen mijn eigen kunnen aan. Nu ben ik met mijn collega naar de Ardenne geweest en hebben we daar ook kleine weggetjes tegen lange routes aan gereden. Ik heb gemerkt dat je diafragmaspier hier een grote rol in speelt. Of anders gezegd daar maak je heel veel gebruik van als je manoeuvres op de motor aan het maken bent. Normaliter merk je hier weinig van en zal de spier ook niet stijf worden.



De diafragma spier zit onder je ribbenkast en is de grootste spier voor het ademen, als je hier last van krijgt voel je een druk rond je borst. Na de operatie is dit bij mij meer gewoonte geworden zodat ik het niet echt op die manier ervaar.

Wel wil ik mijn eigen kunnen verbeteren, waar niks mis mee is. Dit heb ik voornamelijk gemerkt tijdens de trip door de Ardenne. Mijn ritverslag heb ik ook naar de redactie gestuurd, fantastische 4 daagse geweest. Rijden volgens wat ik kan, is dan rijden tot ik merk dat het motorrijden zwaar gaat worden, het bochtenwerk wil dan niet meer zo wat ik wil of kan op dat moment.

Tijdens de Ardenne 4 daagse hebben we gereden tot het niet meer goed aanvoelt om zo te kijken of er meer verbetering in zit. Maar uiteindelijk zijn we vier keer gestopt in de 4 dagen die we Gereden hebben en dan voorgaand een prachtige route over kleine weggetjes met veel haarspeld bochten. Het maximale was 15 % omlaag en dan haaks om, dit vraagt wel om wat stuurmanskunsten. Mijn collega heeft hiervoor wel getraind en blijft dit ook doen om zo ontspannen mogelijk te blijven rijden. Deze les heb ik van hem overgenomen en wil wel degelijk gaan trainen om te zien of er voordeel uit halen valt voor de bergritten van volgend jaar.

Met het gevoel van rijden volgens mijn kunnen, zit ik wel nog meer ontspannen op de motor. Zo heb ik weer een hoop geleerd uit twee prachtige toerweekenden. Veel rijplezier en kijk vooruit.

André – De Koppeling.

MOTORNIEUWS



RAI: GEMOTORISEERDE TWEEWIELERS SERIEUZER NEMEN

Onlangs kwam demissionair staatssecretaris Vivianne Heijnen (Infrastructuur en Waterstaat) op werkbezoek bij Koninklijke RAI Vereniging in Amsterdam. Tijdens dit werkbezoek stonden gemotoriseerde tweewielers als mobiliteitsoplossing voor stedelijk gebied en woon-werkverkeer centraal. Te vaak is beleid gericht op fietsen, openbaar vervoer en auto's en blijven gemotoriseerde tweewielers onderbelicht als effectieve oplossing. "De politiek zou gemotoriseerde tweewielers serieuzer moeten nemen als mobiliteitsoplossing." aldus Frits van Bruggen, voorzitter RAI Vereniging.

RAI Vereniging heeft de demissionaire staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat uitgenodigd om de mogelijkheden van zowel motoren als scooters te verkennen en hun waarde te begrijpen in de Nederlandse mobiliteit. Motoren en scooters kunnen een grote bijdrage leveren aan toegankelijke en schonere steden. Met name de scooters lopen ver vooruit in elektrificatie en rijden steeds vaker schoon én stil door de binnensteden.

Duurzame mobiliteit met groot potentieel

In Nederland rijden er ruim 1,3 miljoen brom- en snorfietsen en meer dan 800 duizend motoren op de weg, waarmee ze dus een belangrijke rol kunnen spelen in betaalbare en milieuvriendelijke mobiliteit.

De markt voor nieuwe brom- en snorfietsen is al grotendeels geëlektrificeerd (brom 35%, snor 56%). Bovendien komen de eerste motorfabrikanten met elektrische modellen op de markt voor stedelijke mobiliteit.

Belang van compacte tweewielers

“Compacte tweewielers zijn onmisbaar in de transitie naar schonere steden. Met de recordverkoop van nieuwe motoren, zijn we toch echt op het punt aangekomen om gemotoriseerde tweewielers maximaal te benutten,” licht de voorzitter toe aan de staatssecretaris tijdens het werkbezoek. “Vergeet ook niet het aantal motorrijbewijzen, ruim 1,5 miljoen!”

Serieuze optie voor stedelijke gebieden

Auto's moeten in steden steeds vaker plaatsmaken voor groenere alternatieven. Gemotoriseerde tweewielers zijn met hun compacte ontwerp uitermate geschikt voor navigatie door drukke stedelijke straten. Daarnaast draagt dit ook bij aan het minimaliseren van reistijd en heb je toegang tot autoluwe stadscentra. Maar ook voor kortere afstanden binnen de randstad, bieden ze uitkomst voor woon-werkverkeer. Het is betaalbare mobiliteit, onder andere door de aanschafprijs, lagere brandstof- en onderhoudskosten. Ook draagt de motorfiets positief bij aan de filedruk.

Staatssecretaris Heijnen moedigt verkenning aan

Staatssecretaris Heijnen: “Het liefst zie ik zoveel mogelijk mensen op de fiets stappen om naar het werk te gaan. Helaas is dit niet voor iedereen haalbaar, zeker niet voor mensen die een paar dagen per week een eind moeten forenzen. Ik pleit er al langer voor om de kracht van álle vormen van mobiliteit en de inzet hiervan op de juiste plaats en tijd te benutten.”

“Creatieve oplossingen om de CO2-uitstoot van woon-werkverkeer terug te dringen zijn hard nodig en juich ik toe. Vandaag zag ik welke bijdrage gemotoriseerde tweewielers kunnen bieden, zowel voor filedruk als voor verduurzaming. Een licht gemotoriseerd voertuig, het liefst natuurlijk ook nog elektrisch, wordt op dit moment niet vaak gezien als deel van een mogelijke oplossing. Het ministerie gaat in gesprek met werkgevers en werknemers om deze behoefte verder te verkennen. Dat doen we binnenkort tijdens een kennissessie met werkgevers.”

MAG KRIJGT LICHTMASTEN NAAR VEILIGERE PLEK

Verkeersveiligheid

Vanuit het Meldpunt Gevaarlijke wegsituaties spreekt Motorrijdersactiegroep MAG wegbeheerders tientallen keren per jaar aan. Dat gaat om in bochten geplaatste drempels of wildroosters, onzichtbare middengeleiders, het ontbreken van motorvriendelijke onderplanken en andere problemen. In verreweg de meeste gevallen worden die problemen ook daadwerkelijk opgelost, vaak op acceptabele termijn. Soms kost het meer tijd.

Eind 2018 liet een motorrijder de MAG weten dat er bij de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg iets faliekant fout ging: in een keurig met vangrail en onderplank uitgeruste bocht in de Nieuwe Nutherweg werd een rij lichtmasten vóór die geleiderail geplaatst.

De eerste reactie van de verantwoordelijke partij was bijna om te lachen: “De masten die nu voor de geleiderail zijn geplaatst zijn allen botsvriendelijk en worden niet als een obstakel gezien (volgens de normen).” Botsvriendelijk? Dat klopt. Maar alleen voor auto’s!

Luchtbedden om lichtmasten

Later volgden nog tal van andere verklaringen, maar actie bleef uit, ondanks voortdurend aandringen van de MAG. In oktober 2020 bond de MAG luchtbedden om de lichtmasten en bood men de verantwoordelijke gedeputeerde van de provincie een symbolisch kruis aan, als eerbetoon aan de eerste motorrijder die er om het leven zou komen. De provincie begreep ons volkomen, maar de weg zou overgedragen worden aan de gemeente Schinnen, dus was het opeens aan die gemeente om tot een oplossing te komen. Enzovoort.

Vijf jaar later....

Het is bijna vijf jaar later. De MAG belt voor de zoveelste keer met de provincie, die de weg nog altijd in beheer blijkt te hebben. Er is een wonder gebeurd. De talloze mails en de ontelbare telefoontjes hebben geholpen. De boodschap is overgekomen. Het budget is gevonden. De MAG-tanden in de provinciekuiten hebben gewerkt. De lichtmasten aan de Nieuwe Nutherweg zijn naar de binnenbocht verplaatst. Uit oogpunt van zichtlijn niet ideaal, maar veel beter dan die onhoudbare plek voor de geleiderail. En vooral: een gevaarlijk precedent is uit de weg geruimd.

NEDERLAND TELT 24.695 BMW GS-EN

In Nederland rijden op dit moment totaal 24.695 motorfietsen van het model BMW Motorrad R1100GS, R1150GS, R1200GS en R1250GS rond, terwijl de nieuwe R1300GS- versie van de bestverkochte motor van Nederland onderweg is. Dat blijkt uit de kentekenregistratiecijfers van RDW en analyse daarvan door RDC.

Recent vierde BMW Motorrad de productie van de miljoenste GS met boxermotor. De opkomst van de GS als jarenlange Nederlandse marktleider is goed terug te zien in de kentekencijfers, ongeveer beginnend met 318 uit 1994 stammende R1100GS-modellen, die nu dus nog steeds op een geldig Nederlands kenteken staan. Van de R1100GS-modellen zijn er nog 1212 in Nederland, modellen dus die nieuw verkocht werden in de jaren 1994 – 2000. In dat laatste jaar was de 1100 al opgevolgd door de 1150, waarvan er 2668 uit de bouwjaren 1999 t/m 2005 nog op de Nederlandse wegen rijden.

BMW R1200GS nog steeds populairst

In 2004 was er de entree van de R1200GS op de Nederlandse markt, wat gelijk de populairste GS aller tijden zou worden, deels omdat het 1200-model doorliep tot en met 2019. Het Nederlandse motorpark telt dan ook maar liefst 15.568 R1200GS-en. Een enorm aantal, waarvan ongeveer de helft nieuw via de Nederlandse importeur naar Nederland kwam, terwijl (zeer globaal) de andere helft als gebruikte motorfiets via grijze import naar ons land kwam.

1200 had monopolie zware allroads

De 1200 zorgde ervoor dat adventuremotoren de verkoopcijfers gingen overheersen, een trend die nog steeds voortduurt. Dat de 1200 zoveel meer verkocht is dan alle andere cilinderinhouden, komt door twee dingen: de adventure raakte in de periode van de 1200 in de mode, waarbij de GS de grondlegger was die lang het monopolie op een dergelijke allroad had.

Daarnaast was het model lang te koop, doordat de normale grote upgrade in 2013 eens een keer geen grotere cilinderinhoud bracht, maar de komst van waterkoeling. Pas vanaf modeljaar 2018 was er de nieuwe R1250GS, waarvan er nu 5246 op een Nederlands kenteken staan.

Lichtere GS-en

Het valt voor BMW Motorrad al jaren niet mee om haar andere modellen net zo goed te verkopen als de 'grote' GS, het marktleiderschap van de afgelopen 13 jaar leunt bijna volledig op de GS met boxermotor. Toch zijn er van de 'kleine' F800GS met paralleltwin nu 1953 units in Nederland, waarbij de grijze import ook een flinke rol speelde. Van de opvolger, de F850GS, staan er nu 714 op een Nederlands kenteken, in afwachting van de F900GS, die binnenkort de showrooms zal bereiken.

Breed GS-spectrum

In 1980 dook de GS-modelnaam voor het eerst op in de Nederlandse kentekenregisters: toen werd er zes keer een R80 G/S geregistreerd. Sinds die tijd zorgde vooral de R1200GS voor een explosieve groei van de aantallen, maar ook de paralleltwins in de F-modellen en buitenbeentjes als de R NineT Urban GS retromotor, de G650GS ééncilinder en de lichte G310GS tellen mee, waardoor het totaal in Nederland op 32.485 GS-en komt, waarvan door de meeste fans de 24.695 motoren met 1100, 1150, 1200 of 1250 cc als echte GS zullen worden gezien.



BMW GS-modellen in Nederland (1 oktober 2023)

BMW R1250 GS	5246	BMW R1200 GS	15570
BMW R1150 GS	2668	BMW R1100 GS	1212
BMW F850 GS	714	BMW F800 GS	1953
BMW F750 GS	688	BMW F700 GS	864
BMW F650 GS	2159	BMW R100 GS	411
BMW R80 GS	336	BMW G310 GS	287



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.

12/11/2023

33e Koude Novemberrit

MC de Kraats

Toerit - 5 punten

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

Info: René van Schaik ,Tel.: 06-36446424. Inschrijfgeld:€ 5,00(z.h.) . Lengte: 120 km.

Omgeving: Zie 1 week vooraf op www.mcdekraats.nl . Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00

Verdere bijzonderheden : Route alleen op GPS Garmin incl. erwtensoepp na afloop. 1 week vooraf is route te verkrijgen via www.mcdekraats.nl Route alleen op GPS Garmin incl. erwtensoepp na afloop. 1 week vooraf is route te verkrijgen.

26/11/2023

SINTERKLAASSTOER

VAMC de Graafschaprijders

Toerit - 5 punten

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

Inschrijfgeld: € 8,00(z.h.)

Lengte: 130 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Route op GPS

Incl. na afloop een chocoladeletter of speculaas. Info: zie www.vamc.nl

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

10/12/2023

46e Wildrit

MC Keizer Karel- Nijmegen

Toerit - 5 punten

Start te: Wijkcentrum 't Achterom, Homberg 2535, 6601 VW Wijchen

Info: Hay Smits ,Tel.: 06 4030 9395.

Gijs Langens . Tel.: 0412 855946

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

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 11:00

Extra info:www.mckeizerkarel.nl

