



L.O.O.T. INFOWIJZER OKTOBER 2011

INHOUDSOPGAVE

- 2. COLOFOON
- 3. L.O.O.T. TOERKALENDERVERGADERING
- 4. BMW MOTORRAD CONNECTED.....
- 8. DE MOTORRIJDER FILMT.....
- 9. IK KREEG ZO EEN PISTOOL.....
- 11. WAAROM STAAN ER IN ZWITSERLAND...?
- 12. POLITIE MAG WEL REGELS OVERTREDEN
- 13. UIT DE CLUBBLADEN
- 17. MOTORNIEUWS
- 21. VAN DE CLUBS
- 22. L.O.O.T. TOERSTANDEN
- 26. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt in november 2011. Uw kopij gaarne voor 23 oktober naar infowijzer2loot.nl

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

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



www.loot.nl
secretariaat@loot.nl

Het Bestuur

Voorzitter	Harry Apperloo	0297-569802	voorzitter@loot.nl
Secretaris	Wil Huijbrechtse	036-8489331	secretaris@loot.nl
Penningmeester (waarnemend)	Frank van Dijk	078-6102204	penningmeester@loot.nl
Bestuursleden	Jaap Looij	06-53448116	jaaplooij@loot.nl
	Cor Huijbrechtse	036-5334402	toerkalender@loot.nl
	Petra Vermeer	023-5353146	petravermeer@loot.nl
	Helen Veerman	06-20366277	helenveerman@loot.nl

De Coördinatoren

Beursen	Vacature		
Internet	Dirk de Zeeuw		postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Johan Zantingh		clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen	Jaap Looij	06-53448116	jaaplooij@loot.nl
Redactie Infowijzer	Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Toercompetitie/Toerkalender/			
Inschrijfformulieren	Cor Huijbrechtse	036-5334402	toerkalender@loot.nl

Adressen

Algemene post- en adreswijzigingen

Secretariaat J. D. van Exterlaan 2 1336 LJ Almere 036-8489331 secretariaat@loot.nl

Inschrijfformulieren toertochten

Toerkalender Jerseystraat 1 1339 TP Almere 036-5334402 toerkalender@loot.nl

Copy infowijzer

Redactie Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 078-6101174 infowijzer@loot.nl

Financiële zaken

Penningm. Meerkoetstraat 42 3334 SW Zwijndrecht 078-6102204 penningmeester@loot.nl

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (lieft digitaal)

Clubbladen Rijnestein 4 3334 CT Zwijndrecht 078-6101174 infowijzer@loot.nl



Aan de bestuursleden van

L.O.O.T.-clubs

UITNODIGING

TOERKALENDERVERGADERING

ZATERDAG 8 OKTOBER 2011

AANVANG: 14.00 UUR

EINDE: 16.00 UUR

LOCATIE:

HOTEL DE ROSKAM

HESSENWEG 212

3791 PN ACHTERVELD

TEL.NR.: 0342 – 451223

(Route: A1 Hoevelaken, A28 ri. Utrecht, afrit 8 (Amersfoort)
einde weg re (Hogeweg) 1^e weg re ri. Leusden (Barneveldseweg
g.o.i. Hessenweg) door Stoutenburg en na ca. 7 km bent u
gearriveerd bij De Roskam (t.o. de kerk))

AGENDA:

1. Opening door de voorzitter.
2. Mededelingen bestuur.
3. Notulen Toerkalendervergadering
9 oktober 2010.
4. Toerkalendervergadering 2012.
5. Vaststellen vaste datum toerkalendervergadering in 2012.
6. Wat verder ter tafel komt.
7. Rondvraag.

Voor generaties van motorrijders is BMW Motorrad altijd al een voorloper geweest op het vlak van de veiligheid voor motorfietsen. Dankzij zijn innovatievermogen wierp BMW Motorrad zich al heel snel op als een trendsetter op dat gebied en vandaag zijn de aanzienlijke veiligheidsvoordelen die de constructeur biedt, een sterk verkooppunt voor zo goed als alle motorrijders. De onderzoeksafdeling van BMW Motorrad spant zich in om die voordelen nog uit te breiden zodat motorrijden aantrekkelijker wordt dan ooit.

BMW Motorrad – al decennia een pionier op het vlak van veiligheid.

BMW Motorrad was in de jaren 1970 een van de eerste constructeurs die zich actief voor de veiligheid van motorrijwielen inzette. Dat engagement begon in 1976 met de motorhelm die BMW Motorrad ontwikkelde. Andere hoogtepunten volgden in 1986 en 1988, resp. met een bestuursuitrusting van BMW en met de eerste ABS-remmen voor motorfietsen.

Sinds 2005 heeft de actieve veiligheid van BMW motorfietsen een nog hoger niveau bereikt door de invoering van een reeks van andere uitrustingselementen: de bandendrukcontrole, het tractiecontrolesysteem ASC en het xenon dimlicht. Vernieuwingen van de bestuursuitrusting – zoals de NP-beschermers die BMW Motorrad voor motorpakken ontwikkeld heeft, de nieuwe generatie van helmen en het Neck Brace System dat in 2007 geïntroduceerd werd – dragen op hun beurt tot de passieve veiligheid bij.

Vandaag is ABS een standaarduitrusting of een optie af fabriek op het volledige aanbod van BMW Motorrad. Voor de BMW S 1000 RR werd in 2009 zelfs een verbeterde versie van het systeem ontwikkeld: Race ABS. Daarmee speelde het bedrijf in op de behoeften van coureurs in de Supersport-categorie en bereikte het tegelijk een nieuwe technologische mijlpaal.

BMW Motorrad stelde daarnaast ook het Dynamic Traction Control System (DTC) voor, een uitbreiding van de BMW Motorrad Automatic Stability Control (ASC). Voor het eerst houdt DTC nu bij in serie gebouwde motorrijwielen rekening met de hellinghoek van de machine als een bijkomende parameter. Dat stelt het tractiecontrolesysteem in staat om de motorfiets met een nog grotere precisie te stabiliseren, vooral in bochten.

De BMW K 1600 GT/GTL – uitgebreide veiligheidsvoorzieningen standaard.

Vandaag rust BMW de K 1600 GT en K 1600 GTL, zijn twee luxueuze toermachines, uit met een groot aantal veiligheidsvoorzieningen, ofwel als standaarduitrusting ofwel als optie af fabriek.

Het remsysteem bijvoorbeeld voldoet in combinatie met ABS aan de hoogst mogelijke normen op het vlak van vertraging, beheersbaarheid, stabiliteit en reactiesnelheid. De drie modi 'Rain', 'Road' en 'Dynamic' stellen de bestuurder in staat om drie volledig verschillende motorkenmerken op het vlak van reactievermogen en koppelontwikkeling te selecteren. In combinatie met de dynamische tractiecontrole DTC resulteert dat vooral op natte of gladde wegen in een aanzienlijk betere tractie, dankzij het gestuurde motorvermogen en de tractiecontrole.

Het elektronisch verstelbare chassis ESA II is een mooi staaltje van chassistechnologie en maakt een betere aanpassing van de ophanging en demping aan de belasting en het wegdek mogelijk. De neutralisatie van de belasting zorgt meer bepaald voor een verdere toename van de stuur- en remstabiliteit.

De K1600 GT/GTL zijn de eerste in serie gebouwde machines, die naast ABS, DTC en de door de bestuurder instelbare motorkenmerken ook met een adaptieve koplamp (optie af fabriek) uitgerust kunnen worden. In dat geval detecteren sensoren de hellinghoek en de stampbewegingen van het rijwiel zodat met die elementen rekening gehouden kan worden bij de verlichting van de rijweg in bochten. Het resultaat is een aanzienlijke toename van de actieve veiligheid. De K 1600 GT/GTL zijn ook de eerste motorrijwielen die uitgerust worden met de voor de wagens van BMW kenmerkende lichtringen.

BMW Motorrad Advanced Safety Concept -
dagrijlichten als een veiligheidsinnovatie in motorrijwielen.

Zien en gezien worden is van bijzonder groot belang voor motorrijders. Om die reden werd de LED-parkeerlichttechnologie met twee lichtringen, een standaarduitrusting van de BMW K 1600 GT, nog verder verfijnd in de Advanced Safety Concept. Dat prototype is gebouwd op basis van de BMW K 1600 GT om de technologische mogelijkheden van het dagrijlicht, dat sinds 2010 voor motorrijwielen toegelaten is, te demonstreren.

De lichtintensiteit van de lichtringen werd sterk verhoogd om te garanderen dat de machine snel en goed door de tegenliggers opgemerkt wordt – een technologische innovatie die heel snel zijn weg naar de serieproductie kan vinden.

BMW Motorrad eCall met de automatische botswaarschuwing ACN: een levensreddend systeem. Bij een zwaar ongeval kunnen seconden van levensbelang zijn. Heel vaak gaat kostbare tijd verloren omdat het coördinatiecentrum van de hulpdiensten te laat of onduidelijk geïnformeerd wordt over de plaats en de ernst van het ongeval. In zulke gevallen kan de BMW Motorrad eCall / ACN (Emergency Call / Automatic Collision Notification) onschatbare diensten bewijzen. Dat systeem is al een standaarduitrusting in de wagens van BMW en vandaag wordt er gewerkt aan een specifieke oplossing voor motorfietsen die op middellange termijn in de serieproductie opgenomen kan worden.

Als de bestuurder van een motorfiets met BMW Motorrad eCall op de plaats van een ongeval komt, kan hij de eCall-knop gebruiken om een manuele noodoproep te activeren. De details en de precieze locatie van het ongeval, met GPS-gegevens, worden dan naar een BMW callcenter doorgestuurd, dat dan de informatie aan het dichtstbijzijnde coördinatiecentrum doorgeeft.

Als de bestuurder van een BMW motorfiets die met eCall uitgerust is, zelf bij een ongeval betrokken raakt, wordt dat door het sensorsysteem (ACN) geregistreerd en wordt er een automatische noodoproep geactiveerd. Er wordt een verbinding met het BMW callcenter geopend zodat essentiële gegevens, zoals de locatie en meer gedetailleerde informatie over de aard van het ongeval, doorgegeven kunnen worden.

BMW Motorrad informatie- en hulpsysteem op basis van camera's
Binnen een ander onderzoeksproject wordt er op het ogenblik gewerkt om het informatie- en hulpsysteem voor de bestuurder op basis van camera's aan motorfietsen aan te passen. Ook dat systeem, dat in de nabije toekomst in de serieproductie opgenomen kan worden, draagt er actief toe bij om het ontstaan van gevaarlijke situaties te vermijden.

De Advanced Safety Concept op basis van de BMW K 1600 GT is uitgerust met een informatiesysteem op basis van camera's die de omgeving in het oog houden.

Het systeem detecteert verkeersborden zodat het feedback over de snelheidsbeperkingen (Speed Limit Info) kan geven op een grafisch display in het wijzerpaneel.

De camera kan bijvoorbeeld ook automatisch voorwerpen detecteren die een hinderpaal op de weg kunnen vormen. Bij botsgevaar wordt een waarschuwing gegeven. Voor het eerst in een motorfiets detecteert het systeem actief eventuele gevaren en kan het secundaire maatregelen activeren. Daaronder een visueel signaal dat de aandacht van de motorrijder op het gedetecteerde voorwerp vestigt. Tegelijk wordt het remsysteem op een nakende interventie voorbereid en neemt de zichtbaarheid van de motorfiets toe om andere weggebruikers te waarschuwen. Bij botsgevaar wordt de lichtbundel van de koplamp gemoduleerd, neemt de lichtkracht toe en worden de LED's die in de spiegels en richtingaanwijzers ingebouwd zijn, geactiveerd om het silhouet van de motorfiets te verbreden.

BMW Motorrad ConnectedRide met intelligente hulpsystemen.

Onderzoek op het vlak van de communicatie tussen voertuigen onderling maakt duidelijk dat ook dat element op termijn tot de veiligheid van de motorfiets kan bijdragen.

ConnectedRide – een onderzoeksproject van BMW Motorrad en BMW Group Research and Technology – werkt aan ontwikkelingen die de veiligheid nog sterk kunnen verhogen. Hulpsystemen op basis van de communicatie tussen voertuigen onderling maken motorrijden nog veiliger: BMW Motorrad zal die systemen in de toekomst in de serieproductie integreren. Vermeldenswaard in dit verband is dat BMW Motorrad de enige constructeur van motorfietsen is die met vijf machines een grootschalige praktijktest uitvoert.

BMW Motorrad stelde in juni 2009 al zes elementen van het ConnectedRide-programma voor tijdens de ESV in Stuttgart (de internationale technische conferentie over de veiligheid van voertuigen). Naast de hulpsystemen die voor verkeerslichten en voor verkeer in de dwarsrichting waarschuwen, werkten de ontwikkelaars van BMW nog drie andere waarschuwingssystemen speciaal voor motorrijders uit: waarschuwingen voor slechte weersomstandigheden, voor obstakels en voor naderende reddingsvoertuigen.

Daarnaast presenteerde BMW Motorrad ook nog een eerste ontwerp voor een elektronisch remlicht dat op plotse remmanoeuvres in druk verkeer reageert en die informatie automatisch in een fractie van een seconde aan de achterliggers doorgeeft.

In mei 2011 werd een bijkomend hulpsysteem voorgesteld – een hulpsysteem voor linksaf draaiend verkeer – samen met de nieuwste ontwikkelingsfase op dat gebied: de inhaalassistent.

Het waarschuwingssysteem voor verkeer in de dwarsrichting analyseert bij het naderen van een kruispunt de weggebruikers, de voorrangssituatie en de waarschijnlijkheid van een botsing. Het systeem beoordeelt ook de reactie van weggebruikers die verondersteld worden te wachten. Een display in de cockpit toont de bestuurder de verkeersregels – bijv. wanneer hij geen voorrang zou verlenen. Als de bestuurder niet op een aangepaste manier reageert, wordt hij in stappen voor het botsgevaar gewaarschuwd – in de vorm van een visuele waarschuwing, trillingen en een geluidssignaal. Op de motorfiets wordt de lichtbundel van de koplamp geleidelijk gemoduleerd en wordt de kracht ervan verhoogd. Tegelijk worden bijkomende LED-lichten op de zijkanten van de motorfiets geactiveerd zodat het silhouet bij botsgevaar breder wordt en de motorfiets beter zichtbaar is. Bij een nakende aanrijding wordt de claxon van de motorfiets automatisch geactiveerd.

Via het hulpsysteem voor de verkeerslichten kan de motorfiets met het systeem van de verkeerslichten communiceren. De motorrijder wordt ruim op tijd via het wijzerpaneel gewaarschuwd dat de verkeerslichten op rood zullen springen wanneer hij het kruispunt met onverminderde snelheid nadert. Dat geeft hem tijd genoeg om zachtjes af te remmen.

Het hulpsysteem kan ook de snelheid aangeven waarbij hij de verkeerslichten bereikt op het moment dat ze op groen staan.



De waarschuwing voor slecht weer geeft de motorrijder vroegtijdig een visuele indicatie in het wijzerpaneel – optioneel ook een stembericht in het BMW Motorrad Communication System – dat er slechte weersomstandigheden in aantocht zijn, zoals mist, regen, sneeuw of ijzel. Het hulpsysteem informeert de bestuurder ook wanneer hij die omstandigheden ongeveer kan verwachten. Als het algoritme om het systeem te activeren, denken de onderzoekers aan een bepaald aantal voertuigen die bijv. hun mistlampen ontsteken. Die informatie kan, in combinatie met gegevens die de voertuigen in kwestie over de buitentemperatuur verzamelen, gebruikt worden om sneeuw of hagel te vermoeden. Andere informatiebronnen van het systeem zijn regensensors, regelsystemen zoals DSC en ingeschakelde mistlampen achteraan.

De waarschuwing voor obstakels geeft de motorrijder in het wijzerpaneel een visueel signaal – als optie ook een stembericht – dat er op de weg een obstakel verwacht kan worden. Dat kan zowel olie of vuil op het wegdek zijn, als een auto met pech langs de kant. De waarschuwing vermeldt ook de afstand tot het obstakel. De waarschuwing en de plek van het gevaar kunnen door de voorliggers aan de achterliggers doorgegeven worden.

De waarschuwing voor reddingsvoertuigen waarschuwt de bestuurder ruim op tijd met een visueel signaal in de wijzerplaat voor een naderend reddingsvoertuig. Een duidelijk symbool en een stembericht waarschuwen de bestuurder en geven ook informatie over de afstand.

Het idee achter het elektronische remlicht is het feit dat de remlichten van een voertuig dat een plotselinge noodstop uitvoert, verborgen kunnen worden door de achterliggers. Dat resulteert in een vertraagde reactie die tot kop-staartbotsingen kan leiden. Om de achterliggers zo snel mogelijk van een remmanoeuvre op de hoogte te brengen, wordt die informatie via de communicatie tussen de voertuigen onderling, en als een onderdeel van het elektrische remlichtsysteem, aan de andere weggebruikers doorgegeven. Die krijgen die informatie via het wijzerpaneel en het communicatiesysteem.

Een bijkomende assistent voor linksaf draaiend verkeer houdt rekening met de specifieke gevaren van die verkeerssituatie voor de motorrijder. Bijkomende LED's in de spiegelbehuizingen en de automatische activering van het groot licht maken de motorfiets beter zichtbaar voor verkeer dat linksaf wil draaien. Het botsgevaar wordt berekend op basis van de gegevens die via de communicatie tussen de voertuigen onderling doorgegeven worden. Als er nakend botsgevaar dreigt, worden de remmen van de auto automatisch bediend zodat hij niet linksaf kan draaien.

De inhaalassistent maakt een motorfiets die een inhaalmanoeuvre uitvoert, beter zichtbaar voor de andere weggebruikers. Dat manoeuvre wordt gedetecteerd door het sensorsysteem, dat al in de serieproductie opgenomen is, in combinatie met Race ABS en DTC. Wanneer de voorligger op hetzelfde moment als de motorfiets uitwijkt om in te halen – omdat de bestuurder de motorrijder niet opgemerkt heeft of de snelheid ervan verkeerd ingeschat heeft – is de motorrijder in gevaar. Bijkomende LED's in de richtingaanwijzers worden gebruikt om het signaaleffect te versterken zodat de motorfiets beter zichtbaar is in het perifere gezichtsveld van de bestuurder. Dat verhoogt in grote mate de kans dat de bestuurder de motorfiets opmerkt, voor die in de blinde hoek verdwijnt.

De motorrijder filmt zijn eigen avonturen

Een groeiend aantal motorrijders heeft een camera aan boord. De gevolgen voor de veiligheid zijn nog moeilijk in te schatten.



Angstaanjagend

Een korte zoektocht op internet levert volop beelden, en soms angstaanjagend materiaal op. Motorrijders die hun belevenissen in de Eifel in Duitsland met videocamera's vastleggen.

Dat er veel te hard gereden wordt voor een aansprekend filmpje, is op de diverse motorfora geen punt. Op Motor-Forum.nl is het geinig om te melden dat de gps de weg kwijt was: 'Zeker te hard gereden voor de satelliet', of om te zeggen dat 'die groene frikandel wel wat sneller kan'.

Een motorrijder met de veelzeggende naam Ghost Rider maakt er een sport van om op de openbare weg harder dan 300 kilometer per uur te rijden.

Trend

Voorzitter Edwin Brunenberg van Motorclub Grathem: "We hebben enkele leden die videobeelden maken: veelal als herinnering en om impressies te kunnen geven van een gebied waar ze gereden hebben. Een enkele keer wordt dit ook gedaan op een circuitdag. Op YouTube staan honderden filmpjes hierover."

Brunenberg denkt dat de trend vooral gevoed wordt door technische ontwikkelingen. "De camera's zijn klein, monteerbaar op de motor en leveren beelden van hoge kwaliteit. En de prijs daalt. Daarnaast is het openbaar maken van persoonlijke filmpjes op YouTube en Facebook onder jongeren doodnormaal."

Veiligheid

Over veiligheid wordt op het internet niet gerept. Woordvoerder Michael van der Maas van **Veilig Verkeer Nederland**: "Wij kunnen op dit moment niet inschatten wat het effect zal zijn op het verkeersgedrag van mensen. Wat Veilig Verkeer Nederland betreft, spelen camera's op motorfietsen en in auto's geen rol in de verkeersveiligheid."

Dan gaat het dus om de beelden, maar het gebruik van camera's op de weg, is dat niet een risico op zichzelf? Van der Maas: "Wanneer weggebruikers onderweg camera's gaan bedienen, is dat een ongelukkige ontwikkeling. Als de aandacht voor het verkeer verslapt, is dat ronduit gevaarlijk. En een motorrijder is toch al zo kwetsbaar."

Het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Limburg (ROVL) vindt dat het gebruik van camera's door motorrijders verboden zou moeten worden. "Als de camera's bedoeld zijn voor het maken van opnames van stoere acties op de weg, dan is dat zeer onveilig", zegt accountmanager Harrie Peeters van het ROVL. "Dat zouden we moeten verbieden. Telefoneren in auto's bijvoorbeeld is niet voor niets verboden."

'Ik kreeg zo een pistool tegen m'n kop'



Bergenaar Piet Bruijs (60) maakte in begin april een motorreis naar Nepal. 54 dagen en 15.000 kilometer verder is hij terug in Bergen op Zoom en doet zijn verhaal.

Zijn 400 kilogram wegende witte BMW R1200GS Adventure-tourmotor staat nog uit te hijgen in de garage. Het knuffelleeuwje dat dienst deed als mascotte staat weer veilig terug op de kast in de huiskamer. Bergenaar Piet Bruijs (60), voormalig eigenaar van een hoveniersbedrijf in Hoogerheide, kwam op 8 juni weer terug in Nederland na bijna twee maanden alleen te hebben gereist.

De terugreis ging per vliegtuig, dat wel. Maar dat had zo zijn redenen. "Een setje motorbanden gaat maar ongeveer 13.000 kilometer mee en ik had er na de heenreis alleen al 15.000 kilometer opzitten. Na Turkije kwam ik geen enkele BMW-garage meer tegen. Ik heb die banden negen keer moeten repareren."

Daarbij kreeg de Bergenaar ook geen tweede visum voor Iran, wat betekende dat hij zou moeten omrijden over China; volgens Bruijs was er als hij die route nam een gedeelte van 1.200 kilometer waar hij geen enkel benzinstation tegen zou komen. Het vliegtuig was dus de enige optie.

De heenreis echter gaat, geheel op de bonnefooi, wel helemaal per motor. Bruijs krijgt het idee voor het maken van de reis enkele jaren geleden door zijn Iraanse burens. "Net als veel andere mensen had ik enorme vooroordelen over landen als Iran. Ik wilde het heel graag zelf zien, proeven en ruiken om zelf een eigen mening te kunnen vormen."

Begin vorig jaar stuitte hij op de site Going East – over twee Nederlanders die in 2008 op de motor naar Nepal zijn gereist – en won bij hen informatie in over het maken van zo'n trip. De eindbestemming verandert hierdoor van Iran in Nepal en de eerste voorbereidingen kunnen worden getroffen. Vorig jaar maakte Bruijs al een proefreis van vijf weken naar Marokko. Dit jaar was hij er klaar voor.

Zijn reis brengt hem in de maanden april en mei via Duitsland, Oostenrijk, Hongarije, Roemenië, Bulgarije, Turkije, Iran, Pakistan en India naar de eindbestemming Nepal. Vooral Pakistan en India waren af en toe spannend, meent Bruijs. "Zo was ik koud één dag in Pakistan en de Amerikanen schoten daar Osama Bin Laden dood. De veiligheid werd naar ongekende hoogte opgeschroefd, ik werd onder begeleiding van een konvooi door het land geloodst. Maar ik heb een luchtgekoelde motor en in landen met zulke hoge temperaturen is doorrijden dan echt een must. Anders help je je motor in no-time naar de gallemeizen."

Bruijs rijdt daarom regelmatig weg uit het konvooi om even later weer op een politiepost te worden aangehouden. Wanneer Bruijs dan ook nog foto's wil maken van gesaboteerde tankwagens die langs de kant van de weg staan, is bij de militairen de maat vol. "Die lui zetten een pistool tegen m'n kop en ze maakten me duidelijk dat dit ten strengste verboden was. Toen had ik even geen grote mond meer. Toch was het daar al met al onverwacht leuk. Ik werd een attractie, iedereen wilde aan of op mijn motor zitten. Ik ben daar zelfs een paar keer op televisie geweest."

Echt zweten doet Bruijs naar eigen zeggen pas in India. "De mensen zijn linker, het verkeer is er chaotischer en de wegen zijn er veel slechter." Uiteindelijk komt Bruijs toch veilig aan op zijn eindbestemming. Omdat terugrijden geen optie was, wordt de motor enkele dagen later op het vliegveld van Kathmandu gedemonteerd en in een krat naar Nederland gevlogen. "Als ik op de reis terugkijk, vind ik dat ik in die 54 dagen veel heb geleerd. De meeste mensen kennen alleen de beelden van de televisie, maar als je zulke landen en situaties in het echt ziet en zelf meemaakt dan doet dat toch wat met je."

Bruijs sluit dat ook niet uit dat hij ooit nog zo'n motorreis gaat maken: "Niet meer dit jaar in ieder geval, maar in de komende vijf jaar? Wie weet. Of ik al een bestemming in gedachten heb? Naar Zuid-Afrika rijden lijkt me wel wat."

Bron : www.waarbenje.nu/pietbruijs

Waarom staan er in Zwitserland zo weinig files?



Zwitserland telt vergeleken met Nederland gemiddeld per persoon de helft van de fileduur. Een deel daarvan is te verklaren door de grotere afstanden tussen de agglomeraties die een drempel opwerpen voor woon-werk verkeer en een deel is toe te schrijven aan integrale maatregelen op alle schaalniveaus gericht op een duurzame verstedelijking. En dat laatste heeft men in Nederland laten liggen.

Dat stellen [onderzoekers](#) van bureau Topotronic en ZUS, die hebben geprobeerd te achterhalen hoe dat komt dat er in Zwitserland nauwelijks files staan en of Nederland wat dit betreft wat kan opsteken van Zwitserland.

Het Zwitserse landschap van bergen en dalen is uitermate geschikt om verstedelijking te structureren. Er ontstaan lineaire steden waarin openbaar vervoer concurrerend kan worden ingezet. Nederland heeft dit 'natuurlijke voordeel' niet, maar het heeft daarentegen een natuurlijk ruimtelijk beleid gevoerd dat wel tot congestie moest leiden. Bovendien zijn de planologische maatregelen om het autoverkeer terug te dringen, door een slechte doorkoppeling tussen bestuurslagen en verkeerde inschattingen als mislukt te beschouwen, aldus de onderzoekers.

Zo zijn er in ons land tientallen steden met enkele tienduizenden inwoners zonder aansluiting op het spoorwegnet en veel kantoorgebouwen zijn alleen per auto te bereiken. Zulke situaties komen in Zwitserland nauwelijks voor. Daar staan dan ook vrijwel geen files als gevolg van woon-werkverkeer. De Zwitserse overheid zet al jaren in op het openbaar vervoer en koppelt haar ruimtelijke ordening hieraan, met relatief hoge dichtheden en de juiste functies op de juiste plek. De ruimtelijke inzet wordt hierbij ondersteund door fiscale maatregelen en secundaire arbeidsvoorwaarden die het onaantrekkelijk maken om op grote afstand van het werk te wonen.

In drie case studies die ieder één Zwitsers ruimtelijk concept als leidraad nemen laten de bureaus Topotronic en ZUS verder zien hoe delen van de Randstad er uit hadden kunnen zien indien er van ca 1950 anders zou zijn verstedelijkt.

In het Oostland, de zone tussen Rotterdam, Delft en Zoetermeer, zijn de landschappelijke kwaliteiten van het voormalige Groene Hart en de vraag naar lokale landbouwproducten nooit een reden geweest de verstedelijking tegen te gaan. Het gevolg is een diffuse suburbane lappendeken van woonwijken en broeikassen, bestemd voor de export van landbouwproducten, waarin zelfs recentelijk de Randstadrail geen hiërarchie in wist aan te brengen. Topotronic en ZUS willen een harde groene contour die de scheiding tussen stad en land herstelt.

Voor de zone ten Oosten van Utrecht constateren de bureaus dat er enkele monofunctionele brokken bebouwde kom zijn gepland die nauwelijks in verband staan met de aanwezige infrastructuur. Het gaat om de universiteitscampus de Uithof en de buitenwijken van Zeist. de bureaus pleiten voor een gemengde bandstad, gekoppeld aan de A28 en de nieuw aan te leggen tramverbinding met het centrum van Utrecht.

Bij de zone tussen Rotterdam en Dordrecht constateren de planologen dat er ondanks de vele aanwezige infrastructuur (De Noord, de A16, A15 en de spoorlijn) de verstedelijking daar niet aan gelinkt is. De verschillende gemeentes hebben zich met hun rug naar elkaar ontwikkeld en iedere lineaire samenhang ontbreekt. Met de mediocre introverte wijken die er de afgelopen 50 jaar werden gebouwd, worden de ruimtelijke kwaliteiten van de rivier en de functionele kwaliteiten van de spoorlijn niet benut. Topotronic en ZUS pleiten voor een water en spoor gerelateerde stedelijke ontwikkeling



Politie mag wél regels overtreden

Een politiewagen scheurt over de weg met sirene en zwaailicht, mindert vaart bij een kruising, rijdt door rood en rijdt vervolgens weer rustig door.

Honderden automobilisten hebben het wel eens zien gebeuren én geïrriteerd gedacht: "Lekker handig, om op deze manier snel even voor te kruipen." Toch is de realiteit vaak anders. Vanuit hun functie en voor hun werkzaamheden mogen politieagenten de verkeersregels negeren. "Dat is een hele brede ontheffing", zegt Wim Kaatman, projectleider Politie Rijvaardigheids Training bij politie IJsselland. "Maar daar zijn wel strikte regels voor. Als ik bijvoorbeeld een opvallende politieauto meeneem als ik naar een vergadering moet, heb ik me gewoon aan de verkeersregels te houden. Maar bij calamiteiten mag ik zowel mét als zonder zwaailichten en sirenes de normale verkeersregels negeren."

En wanneer is iets dan een calamiteit? "De meldkamer kan een melding krijgen van een ernstig ongeval, of een bankalarm, maar ook een vechtpartij in de stad of een geval van huiselijk geweld. Dan wil je daar zo snel mogelijk zijn", aldus Kaatman.

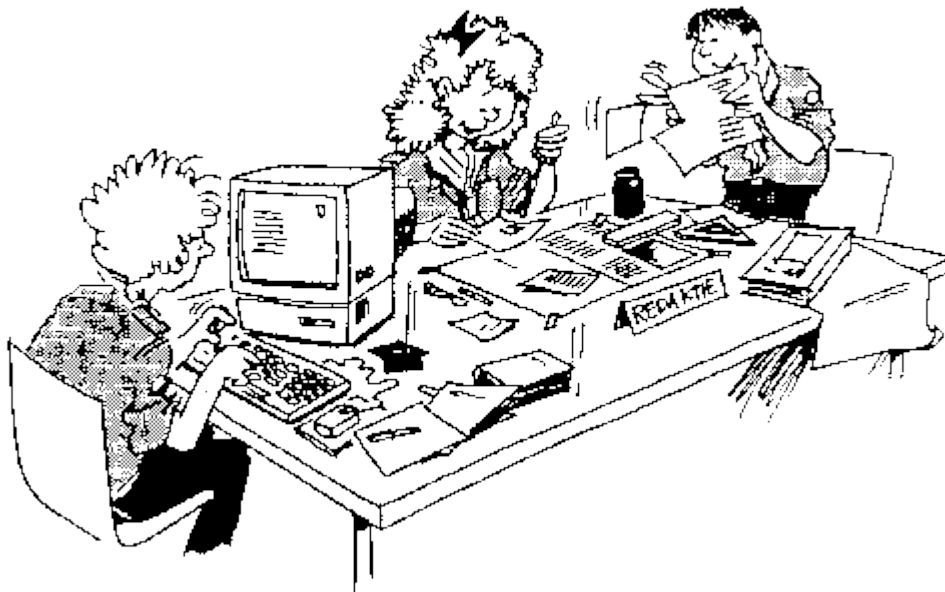
Een politiewagen met sirene en zwaailicht is sowieso een voorrangsvoertuig geworden. Rijdt een politiewagen zonder sirene en zwaailicht, dan is het geen voorrangsvoertuig, maar mag het alsnog de regels 'overtreden', omdat ze daar een ontheffing voor hebben. Die bepalingen én de restricties zijn vastgelegd in de Landelijke Brancherichtlijn Verkeer Politie. Daar staat precies in wat een dringende taak is, welke prioriteitslabels de meldkamer eraan kan hangen en aan wat voor regels de politie zich desondanks moet houden.

"Want niet de bestuurder bepaalt of hij zijn sirene en zwaailicht aan mag zetten, maar de meldkamer", zegt Kaatman. "Als er daarentegen een melding van een inbraak of overval komt, waarbij de daders mogelijk te voet zijn gevluht, wil je niet, dat ze je al van verre horen aankomen", vult Bertho Nijland, assistent teamchef Zwolle-Zuid en Zwolle-Centrum, aan.

Maar hoe kun je dat als argeloze burger zien? "Niet", zegt Nijland. "Het is voor het publiek niet altijd zichtbaar. En ik heb op zo'n moment ook geen tijd om op iedere hoek van de straat uit te leggen waarom we daar nou de verkeersregel overtreden. Als dat niet mogelijk zou zijn, kunnen we ons werk ook niet goed doen. We moeten tegen het verkeer in kunnen rijden om inbrekers te kunnen verrassen. En we moeten soms ook gewoon overtredingen kunnen maken om een snelle auto bij te houden. Stel je voor dat ik me dan aan de maximumsnelheid moet houden."

En hoewel het klinkt als een verkapte jongensdroom, is het rijden in een politiewagen een serieuze zaak. "Daar moeten we op oefenen", benadrukken Kaatman en Nijland. "We trainen daar structureel op, eens in de drie jaar. Je moet leren hoe je moet rijden en op een veilige manier overtredingen moet maken, terwijl je rekening houdt met de rest van het verkeer. Je denkt wel dat iedereen je sirene hoort, maar in de praktijk is dat lang niet altijd zo. Dus moet je bijvoorbeeld vaart minderen bij een kruising." Ook bij achtervolgingen wordt rekening gehouden met de snelheid en waar ze rijden. "Als je met hoge snelheid de bebouwde kom inrijdt, dan laat je los", zegt Nijland. "Dan laat je de verdachte gaan. Het is het niet waard tot het uiterste te gaan als je daarmee andere weggebruikers in gevaar brengt. Die verdachte komt nog wel een keer aan de beurt."

UIT DE CLUBBLADEN



‘Het is dan ook een heerlijk land voor motorrijders , benzine kost bijna niks , mooie en goede wegen zonder drempels!, heerlijk eten en bier , en ja de politie staat wel vaak te laseren en word je dan gepakt is het later toch weer lachen want de tarieven daar zijn voor een motorrijder een droom . ‘

“ Doordat het weer ook meewerkte zaten we ook op het terras te genieten van ons lederbier (eerste bier als je van de motor komt en nog in je pak staat) . “

“ Hoi hoi ! Ik wou even zeggen dat ik het fijn vind dat de meeste van jullie club het gas wel even loslaat als ik met mijn paard en dochter langs het oude veer rijdt ! Hier kunnen de wielrenners een voorbeeld aan nemen. “

“Waar was je laatste bekeuring voor ?

Op de motor was dat een jaar of zestig terug voor het rijden zonder rijbewijs. Dat gebeurde door een agent die dan midden op de weg stond te zwaaien met en rode lantaarn. In veel gevallen kende je elkaar in die tijd. Het tarief was altijd 10 gulden . “

“ ‘ Vader ’ komt vragen of we al willen eten , want zo blijkt , hij moet weg naar zijn moestuin omdat daar hun eten groeit. Later blijkt dat te kloppen want qua groente krijgen we echt lekkere”

“Iemand, die jarenlang op zware motoren had gereden was nu op een Jawa 350cc, maar gezien ons tempo zou dit moeten kunnen, hoewel de praktijk anders bleek. Onderweg had deze machine kuren, omdat zijn berijder niet tegen deze “brommer” had gezegd, dat die een lange rit voor de boeg had. “

Wij, medewerkers van ambulance diensten, maken steeds vaker mee dat de patiënt wel een mobieltje bij zich heeft, maar dat we de hele gsm moeten doorspitten om het telefoon nummer te vinden van ouder/partner.

Dit hebben we landelijk in de groep gegooid en we zijn tot een slimme oplossing gekomen.

De zgn **ICE code**.

Het zou dus een goed idee zijn, mocht er een standaardnaam zijn die overeenstemt met de te contacteren persoon.

Wij stellen voor dat iedereen in zijn GSM een adres creëert onder de naam "ICE" (=In Case of Emergency).

Onder deze naam sla je het telefoonnummer op van de persoon die moet gecontacteerd worden in geval van nood.

"ICE" IS ONDERTUSSEN AL INTERNATIONAAL ERKEND ALS AFKORTING.

Vanaf dan weten de politie, de ambulanciers, de dokter, enz... steeds wie ze moeten contacteren.

Indien u verschillende nummers wilt opslaan, maak dan gebruik van de namen ICE1, ICE2, ICE3 ,...achter de naam.

Het is gemakkelijk te realiseren, kost niets en kan zeker een verschil maken als het snel moet gaan.

Creëer nu meteen een ICE-adres met telefoonnummer in je GSM; stuur ditbericht door naar zoveel mogelijk personen, dan pas zal deze naam bekend en gebruikt worden.

BRON: MTK De IJsselrijders 1974

iPhone-app SignalGuru voorspelt wanneer verkeerslicht op groen springt

Apps die waarschuwen voor flitspalen zijn al gebruikelijk op de iPhone. Maar je zou nog meer met de iPhone kunnen doen.

De app SignalGuru voorspelt wanneer het stoplicht op groen springt, waardoor je brandstof kunt besparen. De onderzoekers van de universiteiten van MIT en Princeton schatten dat het een brandstofbesparing van 20% kan opleveren. Je bevestigt je iPhone ergens op het dashboard van de motor en start de app. De app ziet via de camera waar de verkeerslichten staan en legt vast wanneer het verkeerslicht op groen springt.

Als er genoeg verkeer langs de verkeerslichten zijn gereden, kan de software uitrekenen hoe lang de wachttijd is en over hoeveel seconden het licht weer op groen springt.

De makers van SignalGuru hadden het natuurlijk makkelijker kunnen aanpakken: door samen te werken met de instanties die de stoplichten neerzetten. Zij weten ook hoe de stoplichten zijn afgesteld, zoals je bij sommige voetgangers- en fietspadoversteekplaatsen al ziet: een teller geeft aan over hoeveel seconden het stoplicht op groen gaat springen. Het is bedoeld om te voorkomen dat mensen door rood gaan, omdat ze geen idee hebben hoe lang ze moeten wachten. Als je ziet dat over 10 seconden het licht op groen gaat, ben je sneller bereid om nog even te wachten.

De insteek van SignalGuru is anders: hier is het de bedoeling dat je je motor of auto rustig laat uitrollen, als je weet dat het stoplicht nog lang niet op groen springt. Daardoor bespaar je brandstof. Volgens de ontwikkelaars kunnen ze met een afwijking van een seconde voorspellen wanneer het stoplicht op groen gaat.

Het systeem is overal toepasbaar, als er maar genoeg mensen langs een bepaald stoplicht rijden.

Voor het testen van de uitvinding hebben de onderzoekers experimenten uitgevoerd in Singapore en Cambridge (VS). Het werkt zelfs in situaties waar de verkeerslichten zich dynamisch aanpassen aan de hoeveelheid verkeer.

Helaas hebben de onderzoekers zelf geen plannen om SignalGuru om te zetten naar een app voor het grote publiek. Ze hopen dat anderen het idee verder ontwikkelen en de app op de markt brengen.

De 9 geboden van een goede motorrijder

- Een val is nooit iemands fout behalve de jouwe
- Rij alsof alle anderen op de weg idioten zijn hetgeen niet zelden ook het geval is. Met andere woorden: anticipeer op stomiteiten van anderen. Probeer aan de andere kant alles te doen om zelf gezien te worden en maak datje er zeker van bent datje gezien wordt.
- Ga nooit de weg op indien je lichamelijk en geestelijk niet in conditie bent. Alcoholgebruik is daar een aspect van. Zo niet dan ben je een gevaar voor jezelf en de anderen.
- Controleer regelmatig voor je de weg opgaat banden, remmen, accu, verlichting, olie en ketting of kardan (BRAVOK)
- De aanschaf van een motorfiets is niet de enige kostenpost. Goede kledij is onontbeerlijk voor je veiligheid en gezondheid.
- Remmen zijn enorm belangrijk. Investeer liever in een goede verzorging en eventueel verbetering van de remmen in plaats van in onnodige prullen.
- Elke motorfiets die de weg op gaat dient in perfecte staat van onderhoud te verkeren. Wie een noodstop moet uitvoeren heeft al minstens 4 dingen verkeerd gedaan.
- Zeker bij motorrijders komt hoogmoed voor de val. Overschat jezelf niet. Diegenen die denken dat ze het wel kunnen, liggen meestal het eerste tegen de vlakte.
- Toon respect voor je medeweggebruikers en dan zeker voor voetgangers en fietsers, voor de omgeving waar je doorheen rijdt en het milieu.

Uit de koppeling van MC West Friesland

GPS GEMODDER

Wanneer we de weg vervolgen ben ik blij wanneer we de hoofdweg verlaten om ook eens een beetje binnendoor te kunnen sturen over de wat kleinere weggetjes. De weg wordt al snel smaller en bochtiger en voert ons omhoog een bos in. We komen wat wandelaars tegen die ons verbaasd aankijken. Dan houdt het asfalt op en wordt grof grind. Overleg. Wat doen we? Volgens de GPS moeten we over 1450m rechtsaf. Nou ja, een klein stukje onverhard is toch geen probleem en dat weggetje achter ons is ook al een paar kilometer lang. En dus schakelen we weer in een rijden door. Maar het onverharde weggetje wordt er niet beter op. Het grove grind wordt vervangen door rots met modder en gaat strak omhoog. Het wordt nu voorzichtig glibberen terwijl de GPS optimistisch een kruising over een paar honderd meter aangeeft. Vooruit nog ft doorzetten, maar nu moet ik van de motor om Willem druk op het achterwiel te bezorgen en hij even later mij. De kruising die er nu aankomt, staat plotseling niet meer op de GPS - kaart en we rijden naast de geplande route, maar over 450m moeten we rechtsaf. Op het bewuste kruispunt draaien we de weg in, om beurten en beneden staan we voor een heel mooi modderpaadje ... Nog een paar 100 meter meldt de GPS. We hebben het behoorlijk warm gekregen van de inspanning en houden ff halt om op adem te komen en wat te drinken. Dit is geen spoor voor 2 x FJR, maar het modderweggetje ziet er best goed uit.

Het is nog maar een klein stukje, dus we zetten door. Ik rijd voorop en het weggetje gaat nu heel steil naar beneden en ik sta met beide wielen tot de assen in de modder. Fijn. Mijn motor kan niet meer vallen en ik loop naar Willem die 150m achter me zit. 'Willem, het is op, we moeten terug.' We proberen Willems motor te keren maar nu zit die ook vast, met beide wielen in een spoor en de uitlaatpijpen op de middenbult. Mooie zachte bodem, maar onverzettelijk voor 275kg FJR. Ruimte om te keren is er ook niet, want links gaapt een afgrond en rechts gaat het net zo steil omhoog. Wat nu? Volgens de GPS is de afslag vlakbij maar we gaan er niet komen en waarschijnlijk ligt die afslag ook een paar 100 meter lager. .. Wel geeft de GPS een dorpje aan. Ik maak een waypoint en start op motorlaarzen een nieuwe hobby: woudlopen. Dank zij de GPS struin ik dwars door het woud en kom na een uur bij een groep huizen. Godzijdank, er zijn mensen. En bedrijvigheid. Er worden gondels voor een kabelbaan gemaakt, want de hal staat vol met een rij vers in elkaar gelaste bakjes. Een monteur brengt me naar zijn chef, die wonderwel Duits praat. Ik vraag hem om hulp. Of hij een tractor heeft met een hefinrichting en een lijn om ons uit de modder te trekken. Het is inmiddels 5 uur en het bedrijf gaat dicht maar de patron duidt me aan hem te volgen. Achter de fabriek staat een tractor, bijna net zo oud als ik. Er komen een stel spanbanden te voorschijn en achter de tractor zit een laadbak waarmee je kuilvoer kunt scheppen. Daar kan een FJR mooi in. Wanneer ik Willem in wil lichten dat hulp onderweg is, slaat de motor van de tractor met donderend geweld aan; geen verstaanbare Willem. Ik moet de weg wijzen, maar ik ging dwars door het bos dus het wordt even puzzelen. Wat ben ik blij dat ik dat waypoint gemaakt heb! De tractor heeft moeite met het parcours, maar heel veel vertragingen zodat we na 3 kwartier Willem bij de motor zien zitten net voordat de batterij van de GPS het mooi genoeg vindt. De Tsjech beschikt behalve over een tractor over een geweldige spierkracht en met z'n 3-en keren we de motor zodat beide wielen nu in een spoor aan bergzijde staan.

De span band gaat om een vorkpoot, hmm, liever om beide en bij gebrek aan een trekhaak aan de voorkant van de tractor om de vooras, over de motorkap om de andere vooras en weer terug. Zo berg je 20m spanband netjes op. Nu hoeft de tractor alleen maar achteruit bergop met mij op Willems motor als sleep. Een nieuwe ervaring; een span band om beide vorkpoten betekent dat je het stuur heel goed vast moet houden en beide armen nodig hebt om te kunnen sturen. Zijn er motoren met een sleepoog? Heel langzaam sleept de tractor zichzelf met motor achteruit de helling weer op met Willem in de cabine en ik zwetend en steppend op de motor. De kuip van een FJR is bedoeld om erachter uit de wind te zitten , niet om er mee te stappen zo geven mijn knieën al snel aan ,veel keus is er niet. Na een paar kilometer komen we weer op een relatief vlak stuk en kunnen we de boel loskoppelen om mijn motor op te halen.

Het kunstje wordt herhaald, ook dat met mijn knieën. Er volgt een spannend moment wanneer de tractor geen tractie meer heeft en plotsklaps op me afstormt. Snel alle remmen los en achteruit la e rollen, van schrik over de span band rijden. Gelukkig stopt de tractor voordat het helemaal onhoudbaar wordt. Na verloop van tijd worden onze beide FJR's herenigd en zo snel als we kunnen glibberen we het bos uit. Opvallend hoe snel dat nog gaat; we zijn de hele middag in het bos wezen spelen en weten niet hoe snel we het open veld op moeten zoeken. Nadat we de tractorman hartelijk bedankt hebben zoeken we de bewoonde wereld op.

Er zijn 2 prioriteiten: benzine en een bed. Na wat heen en weer rijden, blijken de bedden in het dorp vergeven te zijn aan een hele horde

Sh heb ik van internet mountainbikeroutes gedownload?

BRON: Clubblad MC ASOM

MOTORNIEUWS



Motordiefstal nóg populairder



Natuurlijk, we houden van motorfietsen. Maar een groeiend aantal liefhebbers weigert daarvoor te betalen. En dat is natuurlijk knap waardeloos.

Het afgelopen half jaar, januari tot en met juni, verwisselden 927 motoren onvrijwillig van eigenaar. Vorig jaar waren dit er 49 mínder. Ter vergelijking: in 1995 waren dit er 'slechts' 679. Motorfiets jatten lijkt daarmee de trend te volgen van gestolen brommers: daarvan verdwenen er in het eerste half jaar al 1.713.

Volgens Guus Wesselink van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVC) zijn tweewielers vooral populair bij goed georganiseerde bendes. 'Ze worden simpelweg van de openbare weg in busjes getild. Het loont dus de moeite om je brommer of motor altijd ergens aan vast te ketenen. Helaas mag dat niet overal. Het AVC pleit dan ook bij gemeenten en overheden om goede parkeer- en bevestigingsmogelijkheden te realiseren'. Pleiten, dat klinkt goed. Maar schiet dat een beetje op? 'Nee, dat schiet helaas voor geen meter op. We blijven echter druk uitoefenen. Het zou gemeentes sieren als ze brommer- en motorrijders in ieder geval de mogelijkheid geven om hun voertuigen veilig te stallen, desnoods betaald. Daarmee houd je ook auto's uit de stad. Maar daar is nog veel werk aan de winkel'

Voorlopig zijn we nog een keer gewaarschuwd dus.

Verhoging boetetarieven 2012.

De minister van justitie heeft per brief de kamer zijn plannen om te besluiten de verkeersboetes te verhogen voorgelegd:

Het besluit strekt tot een verhoging van de tarieven van de verkeersboetes.

De volgende tariefwijzigingen worden met dit besluit doorgevoerd:

- Een algemene verhoging met vijftien procent;
- Een inflatiecorrectie van 4,7 procent;
- Een extra verhoging voor asociale en gevaarlijke gedragingen;
- Aparte tarieven voor snelheidsovertredingen op wegen waar maximaal 30 km per uur mag worden gereden;
- Een extra verhoging met € 15 voor snelheidsovertredingen vanaf 11 km per uur overschrijding.

Zodra de afzonderlijke tarieven bekend zijn worden zij in de LOOT-infowijzer gepubliceerd.

Fors hogere boetes voor hufterige overtredingen

Asociaal gedrag en (veel) te hard rijden worden extra beboet. Dat schrijft minister Ivo Opstelten van Veiligheid en Justitie vandaag aan de Kamer.

Een boete wegens 10 kilometer te hard rijden binnen een 30 kilometerzone, gaat van 54 naar 93 euro. De geldstraf voor 'asociale overtredingen' stijgt met ongeveer 140 euro per overtreding. Hierbij wordt in het bijzonder gekeken naar gedragingen waarbij sprake is van opzet, aldus de bewindsman.

Het is een gevolg van de motie van de SGP. Die wilde een speciale aanpak van grote verkeersovertredingen, waaronder snelheidsovertredingen in woonwijken, hufterigheid in het verkeer en herhaald wangedrag.

De algehele verhoging van de boetetarieven per 1 januari is 15 procent en dus niet de 20 procent die het vorige kabinet voor ogen had. Van der Staaij wilde geen gelijke verhoging van alle boetes, maar een extra verhoging van de boetes voor bepaalde misdragingen.

Daaronder vallen straks het besturen van een auto terwijl het rijbewijs is ingenomen na het niet betalen van een verkeersboete, het niet verlenen van voorrang aan voetgangers bij een oversteekplaats en het negeren van een stopteken van de politie.

‘Hey, pssst... Harley kopen? Zo goed als nieuw? Voor 4 mille?’ Toch leuk, komt die motor van je dromen ineens een stuk dichterbij. Toch jammer dat je die motor na betaling op je buik kunt schrijven.

De ANWB-advieslijn wordt tegenwoordig weer overspoeld met oplichtingsverhalen. De meest gebruikte truc: een motor goedkoop op marktplaats.nl aanbieden. Hij moet alleen even verscheept worden naar Nederland...

Hier het verhaal van Harry. Zijn naam is nogal fictief, zijn verhaal helaas volledig werkelijkheid. ‘Onlangs vond ik de Harley van mijn dromen op marktplaats voor 3900 euro. Nadat ik de foto’s had bekeken besloot ik contact te zoeken met de verkoper, een zekere Thomas Brendt uit Leeds. Volgens zijn schrijven was hij onlangs verhuisd naar Engeland en zat een motor op Nederlands kenteken hem nu in de weg. Vandaar de spotprijs’.

‘De verkoop zou heel eenvoudig zijn: hij zou de motor afleveren bij een Engelse vervoerder. Eenmaal in bezit van deze firma zou ik een bevestigingsmail krijgen. Vervolgens zou ik het geld, plus 100 euro voor vervoer, overmaken naar deze vervoersfirma, waarna de motor binnen 3 á 4 dagen bij mij voor de deur zou worden afgeleverd. Ik zou zelfs 5 dagen hebben om te beslissen of ik de motor zou willen hebben. Zo ja, dan zou Thomas Brendt betaald worden.

Zo niet, kwam de vervoerder de motor weer ophalen en werd mijn geld teruggestort. De website van de vervoersmaatschappij zag er betrouwbaar uit, dus na wat nadenken toch maar 4000 euro over gemaakt’.

‘Helemaal lekker voelde het echter niet. Toch maar eens wat verder gesnuffeld op internet en tot mijn grote schrik kwam ik allerlei oplichtingsverhalen tegen, met Thomas Brendt en de vervoerder in de hoofdrol. De bank kon weinig doen, evenals de politie. Die motor is natuurlijk nooit afgeleverd en die centen ben ik zeer waarschijnlijk voor altijd kwijt’.

Moraal van dit verhaal? Als iets te mooi lijkt om waar te zijn, is dat waarschijnlijk ook zo...

Engelse motorrijders protesteren tegen EU regels

Vele duizenden motorrijders in Engeland en Ierland zijn onlangs de weg opgegaan om te protesteren tegen wetten vanuit de Europese Unie. In Engeland alleen al hebben naar schatting zo’n 40.000 motorrijders steun aan de Aktie betuigd.

De motorrijders keerden zich tegen de volgende Europese wetsvoorstellen:

Artikel 18 : het verbieden van modificaties om het vermogen van motoren op te voeren.

Artikel 52 : het verbieden van componenten die bedoeld zijn voor race doeleinden voor straatmotoren

- Het verplicht stellen van ABS op alle motoren.

- Het verplicht stellen van een diagnose systeem op de motor zelf waardoor middels directe controle emissie en vermogen uitgelezen kan worden.

- Het verplicht dragen van fluoriserende hesjes.

De motorrijders verzamelden zich op vele plekken en gingen in groepen de snelweg op en zorgde zo voor vele vertragingen. Vooraf hadden meerdere politici aangegeven de actie te steunen. Tot op heden is er nog geen reactie vanuit de Europese Unie gekomen.

E-motor doorbreekt 200 mph grens



Voor het eerst is een elektrisch aangedreven motor er in geslaagd een snelheid van meer dan 200 mph te bereiken.

Paul Thede, directeur-/eigenaar van de firma [Race Tech Suspension](#) zette op de Bonneville-zoutvlakte in Utah (VS) tijdens de twee noodzakelijke runs een nieuw landsnelheidsrecord neer van 215.960 mph (347 km/h). Thede verpletterde het twee jaar oude record van 176.434 mph dat op naam stond van Ritches en Nelson.

Voor Thede, die bij deze recordpoging samenwerkte met motorfabrikant Lightning Motorcycles, ging het bij deze recordpoging om meer dan de pure snelheid: “Het overschrijden van de 200 mph-barrière op een elektrische motor is meer dan alleen maar een snelheidsrecord. Het is een belangrijke stap in de richting ‘groene technologie’ over de hele wereld.”

Richard Hatfield van [Lightning Motorcycles](#) ontwierp de record-motor. Hij ziet het als zijn missie om elektrische motoren te ontwerpen die dezelfde prestaties kunnen leveren als hun door benzine aangedreven soortgenoten. Thede paste de motor vervolgens nog eens aan en voorzag deze van een aantal hydraulische onderdelen van Race Tech, die in deze sector wordt gerekend tot een van de leidende producenten.



De elektrische motor van Lightning beschikt over een Remy HVH250TM elektromotor en een Ener1 accu. Thede en Hatfield verwachten dat het niet lang zal duren voor ze het record opnieuw zullen verbeteren. Het huidige record is neergezet op de korte baan, op de lange baan zal er nog meer uit de machine gehaald kunnen worden.

Nieuw kentekenserie voor motoren

De RWD is begonnen aan het uitgeven van een nieuwe kentekenserie voor motoren. De vorige serie was nog gebaseerd op vier letters en twee cijfers. Het laatst uitgegeven kenteken in die serie is MZ-ZZ-19. De nieuwe combinatie bestaat uit twee cijfers en vier letters. 01-MB-MB is het eerste kenteken dat op 29 augustus werd uitgegeven voor een nieuwe Suzuki motorfiets.

De RWD verwacht dat de nieuwe kentekencombinatie maximaal twaalf jaar meegaat. De vorige kentekencombinatie ging liefst negentien jaar mee. De cijfer letter combinatie van motoren wijkt af van het kenteken met drie cijfers en letters van personenauto's, lichte bedrijfswagens en brom- en snorfietsen. Deze bestaat al sinds oktober 2006.

Kabinet wil motorrijden veiliger maken



Het kabinet zet in 2012 in op preventie, innovatie en efficiency. Dat blijkt uit de verschillende begrotingen zoals die in aanloop naar Prinsjesdag zijn gepubliceerd. Zo wordt er verder uitvoering gegeven aan het actieplan 'verbetering verkeersveiligheid motorrijders' waaraan ook het LOOT heeft meegewerkt.

Het extra beschermen van en het vergroten van de verkeersveiligheid voor de motorrijder heeft het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgewerkt in dit actieplan. Het doel van dit actieplan is om het ongevalsrisico per kilometer voor motorrijders te verkleinen en te zorgen voor minder slachtoffers onder motorrijders. Zo is er onder meer aandacht voor de plaatsing van motorvriendelijke vangrails en voorlichting en educatie aan automobilisten, ook in de B-rijopleiding.

Verder zullen in 2012 de resultaten van onderzoek naar de zichtbaarheid van motorrijders beschikbaar komen. De door de minister van Veiligheid en Justitie voorgestelde striktere handhaving om zogenaamde 'scooterverlast' tegen te gaan is nog niet in de begroting opgenomen. Eerder is door de minister wel toegezegd dat hij hier met maatregelen komt. De verwachting is dat deze separaat zullen worden aangekondigd.

Bron: RAI

VAN DE CLUBS

WIJZIGINGEN CORRESPONDENTIE ADRES:

VAMC De Graafschaprijders

Nieuw adres:
Wichmondseweg 20
7255 KZ Hengelo

VMTC

Nieuw adres:
Van Maerlautlaan 25
3842 JA Hardewijk

Secretariaat MC Free Wheels-Heeten

Sinterstraat 5
8111 EA Heeten

Mc de Kempengalm

p.a. Molenstraat 89
5554 JN Valkenswaard



STANDEN TOERCOMPETITIE 2011

CLUBS OP PUNTEN

<u>CLUB</u>	<u>PLAATS</u>	<u>AANTAL</u>	<u>PUNTEN</u>	<u>AKT.FAKTOR</u>
MC Mozamo	Koog aan de Zaan	110	1360	12,36
MTC Motovatie	Apeldoorn	79	1340	16,96
MVTC Al Weer	Haarlem	15	845	56,33
Goldwing Club Holland	Schiedam	46	615	13,37
MTC Noord	Franeke	27	615	22,78
MC Mios	Anna Paulowna	23	520	22,61
MTC De Lingerijders	Waardenburg	15	380	25,33
MC Zobba	Eindhoven	23	365	15,87
MTC de Watertoren	Zeist	8	365	45,63
Club Pan European Nederland	Mierlo	42	335	7,98
VAMC de Graafschaprijders	Hengelo	28	315	11,25
MTC de Schaffelaar	Amersfoort	14	275	19,64
MC Contact Dordrecht	Dordrecht	22	255	11,59
MC Rijsbikers	Wernhout	12	245	20,42
MC Zeeuws Vlaanderen	Zuidzande	19	245	12,89
MAC van Dedem	Staphorst	1	240	240
BMW MTC 's Hertogenbosch	Oss	26	235	9,04
MC de Kraats	Ede	16	235	14,69
MTC de Steur	IJsselmuiden	21	235	11,19
BMW Club Oirschot	Oirschot	8	220	27,5
MTC de Happy Drivers	Asten	38	210	5,53
MTC de Horizonrijders	Houten	25	205	8,2
MC Alkemade	Oude Wetering	10	185	18,5
MC Zwolle eo	Zwolle	16	165	10,31
Zijspanclub Het Derde Wiel	Millingen a/d Rijn	2	130	65
Baarnse MC	Nederhorst den Berg	12	125	10,42
Boreftse MC	Nieuwerkerk a/d IJssel	37	125	3,38
MC de Kempengalm	Valkenwaard	17	120	7,06
MC '93 Nijverdal	Wierden	16	120	7,5
MTC Mariahout	Lieshout	10	110	11
Needse MC	Neede	7	105	15
MC Trajectum	Nieuwegein	6	100	16,67
MSV Mike the Bike	Weert	9	100	11,11
HTMv Haagse ToerMotor Verenigi	Zoetermeer	8	95	11,88
MC Salland	Lemelerveld	44	90	2,05
MK Den Haag	Zeist	9	90	10
VMTC	Harderwijk	44	90	2,05
MC Westfriesland	Berkhout	20	85	4,25

CLUBS OP ACTIEVE FACTOR

CLUB	PLAATS	AANTAL	PUNTEN	AKT.FAKTOR
MAC van Dedem	Staphorst	1	240	240
Zijspanclub Het Derde Wiel	Millingen a/d Rijn	2	130	65
MVTC Al Weer	Haarlem	15	845	56,33
MTC de Watertoren	Zeist	8	365	45,63
BMW Club Oirschot	Oirschot	8	220	27,5
Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	Hoofddorp	2	55	27,5
MTC De Lingerijders	Waardenburg	15	380	25,33
BMW Club Roosendaal	Roosendaal	2	50	25
MTC Noord	Franeker	27	615	22,78
MC Mios	Anna Paulowna	23	520	22,61
MC Bartje	Groningen	3	65	21,67
MC Rijsbikers	Wernhout	12	245	20,42
MTC de Schaffelaar	Amersfoort	14	275	19,64
MC Alkemade	Oude Wetering	10	185	18,5
MTC Motovatie	Apeldoorn	79	1340	16,96
MC Trajectum	Nieuwegein	6	100	16,67
MC Zobba	Eindhoven	23	365	15,87
BMW Club Noord Nederland	Groningen	2	30	15
MAC Zandvoort	Haarlem	1	15	15
MTC Holland	Leiden	2	30	15
Needse MC	Neede	7	105	15
MC de Kraats	Ede	16	235	14,69
Goldwing Club Holland	Schiedam	46	615	13,37
Motoer Team Motorini	Kruiningen	3	40	13,33
MTC Dick van Logchem	Nieuwland	5	65	13
MC Zeeuws Vlaanderen	Zuidzande	19	245	12,89
MC Randstad	Leiden	4	50	12,5
MC Mozamo	Koog aan de Zaan	110	1360	12,36
HTMv Haagse ToerMotor Vereniging	Zoetermeer	8	95	11,88
MC Contact Dordrecht	Dordrecht	22	255	11,59
VAMC de Graafschaprijders	Hengelo	28	315	11,25
MTC de Steur	IJsselmuiden	21	235	11,19
MSV Mike the Bike	Weert	9	100	11,11
MTC Mariahout	Lieshout	10	110	11
MC Hamac Harfsen	Harfsen	6	65	10,83
Baarnse MC	Nederhorst den Berg	12	125	10,42
MC Zwolle eo	Zwolle	16	165	10,31
CMV Op Weg	Delft	2	20	10
De Smokkelaers	Reusel	2	20	10
MC Bulldog	Mook	3	30	10
MC Grathem	Grathem	1	10	10
MC Pegasus	Leiden	3	30	10
MC Vogelvrij	Groot Ammers	5	50	10

MC Wognum	Venhuizen	5	50	10
MK Den Haag	Zeist	9	90	10
MTC Bladel	Reusel	6	60	10
MTC De Spie	Breda	3	30	10
MTC Veendam & Omstreken	Veendam	1	10	10
MV Multi Force	Leusden	1	10	10
Yamaha YZF R-club Nederland	Didam	2	20	10

RIJDERS

NR.	NAAM	WOONPLAATS	CLUB	AANTAL PUNTEN
20005	GROEN J.	NIEUW LEUSEN	MAC van Dedem	240
30055	MORAAL JAAP	ZAANDIJK	MC Mozamo	225
12717	BRAVENBOER A.	AMSTELVEEN		205
10004	BURGGRAAF J.	AMSTELVEEN	MVTC Al Weer	190
28820	HARTEN VAN W.	ZEIST	MTC de Watertoren	190
306108	KUIPER JOCHEM	HOOFDDORP	MTC Motovatie	180
36049	KOUWEN C.H. VAN	NIEUWEGEIN	MVTC Al Weer	160
51422	VOLGER PIET	AMSTERDAM	MTC Motovatie	160
25655	HULST VAN DER A.	HUIZEN	MC Mozamo	145
402249	SEEGERS M.J.	WEESP	MTC Motovatie	145
50637	VAART LEEN V/D.	BERGSCHENHOEK	MVTC Al Weer	145
103570	BAKKUM L.	BEVERWIJK	MTC Motovatie	130
200992	HAUSER J.A.	RIJSWIJK ZH	MTC Motovatie	125
100563	EHRISMANN F.	HOOFDDORP	MTC Motovatie	120
50244	UDEN JAC VAN	NULAND	Zijspanclub Het Derde Wiel	120
47574	SCHOT G.A.	ST.PANCRAS	MC Mios	115
53499	WILLEMS BERT	EERBEEK		95
403918	TEUNISSEN T.C.	ZEVENAAR		90
10133	BIJ V/D L.	WANSWERD	MTC Noord	85
10049	EILANDER B.	IJSSELMUIDEN	MTC de Steur	85
23142	HUMMELINK H.	CAPELLE A/D IJSSEL		85
305473	NOORT LEEN B.	ZOETERMEER	MVTC Al Weer	85
44664	STRALEN SIMON VAN	WADENOIJEN		85
40287	STRAUB THEO	OPIJNEN	MTC De Lingerijders	85
202480	JOCHEMS J.	ZUNDERT	MC Rijsbikers	80
101396	BIERMAN D.W.	HENGELO GLD	VAMC de Graafschaprijders	75
50280	VELZEN R.G.D. VAN	HEEMSKERK		75
53914	VERMEER ROY	HAARLEM	MVTC Al Weer	75
37023	KOOTER BEA DE	ALPHEN A/D RIJN	MVTC Al Weer	70
304007	OSTEROP F.W.	DIEREN		70
50022	VOORNEVELD JAN WIJNGAARDEN	DE KWAKEL	MTC Noord	70
52093	MARTEN	MARSSUM	MTC Noord	70
100502	BERGE V/D A.	ZAANDIJK	MC Mozamo	65

202138	HEG VAN DE H.	BARNEVELD	MTC de Schaffelaar	65
20165	HEG VAN DE W.	BARNEVELD	MTC de Schaffelaar	65
20167	JONKER P.R.	JOURE	MTC de Schaffelaar	65
305309	KOENE FRANS	AMSTERDAM	MTC Motovatie	65
40137	RONDEEL J.B.M.	GROENLO	Needse MC	65
43957	SMITS P.	OIRSCHOT	BMW Club Oirschot	65
50165	WEVER JAN	KOEKANGE		65
10854	AARTS A.	HILVARENBEEK	Goldwing Club Holland	60
305673	KATS R.	SURHUIZUM	MTC Noord	60
302896	KRAAIJ THEO	ZAANDAM	MC Mozamo	60
303188	MAAS JOHAN	HEIDE		60
30187	NELISSEN HARRY	VENRAY	Goldwing Club Holland	60
42116	RIJK PAUL DE	AALSMEER	MC Contact Dordrecht	60
40611	RUIG THEO	SCHAGEN	MC Mios	60
47503	SPIERINGS G.J.M.	ST. MICHELSTGESTEL		60
11556	BAKKER D.	VEENENDAAL	MVTC Al Weer	55
16441	BAKKER-DE JONG J.	VEENENDAAL	MVTC Al Weer	55
14711	BOOMEN V/D J.	SOMEREN	MTC de Happy Drivers	55
15376	BREUKER M.	ALPHEN A/D RIJN AMSTERDAM		55
12824	DIJK VAN J.	ZUIDOOST	MC Mozamo BMW MTC 's	55
305269	LAAT AD DE	ROSMALEN	Hertogenbosch	55
43959	SMITS J.	OIRSCHOT	BMW Club Oirschot	55
55641	VEENHOF COR	ZEIST	MTC de Watertoren	55
53600	VENEMA T.	MEEDEN	MC Bartje	55
52965	WITTEBOL MENNO	LEUSDEN	MC Mozamo	55
103558	BARTELS E.	GOUDA	Yamaha TDM/TRX 850 I.O.C.	50
17867	BROEREN M.	VENRAIJ		50
15399	DAM K.	METEREN	MTC De Lingerijders	50
20036	HARTOG DEN R.R.	PURMEREND	MTC Motovatie BMW MTC 's	50
21652	HUELE F.J.	TILBURG	Hertogenbosch	50
26735	JAGER J.	DRACHTEN		50
300379	KERKMANS L.	NIEUW BEIJERLAND	BMW Club Roosendaal	50
39047	KOOI T. V/D	UITHUIZEN		50
41977	REMEEUS J.M.	MAARN	MTC Noord	50
40504	ROOIJACKERS PIET	BLADEL	MTC Bladel	50
42951	SCHREUDER R.	BADHOEVEDORP		50

L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2011



01/01/2011-30/11/2011 DOORLOPENDE SCHAFFELARRIT MTC DE Schaffelaar

Doorlopend – 5 punten. Start te : Rhenen. Info: 033-4621475 . Inschrijfgeld: 5.00 euro.

Lengte : 190 km. Omgeving : Midden – Nederland. **Extra info:** € 5,00 overmaken naar 31.24.13.580 o.v.v. naam, adres, woonplaats (evt. e-mailadres). De route wordt dan z.s.m. toegezonden. De route wordt door het jaar heen geactualiseerd. Ook GPS (Garmin). Zie voor uitgebreide info:

www.mtcdeschaffelaar.nl

01/01/2011-30/11/2011 MEER PROVINCIEENRIT MTC Motivatie

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

01/03/2011-30/11/2011 11e ALL WEATHER TOUR 2011 MVTC Al Weer

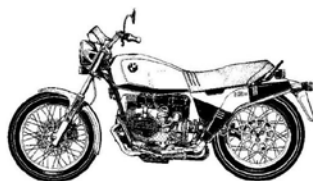
Doorlopend – 5 punten. Info: 023-5353146 Inschrijfgeld: € 6,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: Richting Noord en Zuid Holland € 6,00 overmaken op reknr.48.06.195 tnv MVTC Al Weer te Alphen a/d Rijn. ovv naam of e-mailadres. Route is ook per mail te bestellen Zie onze website: www.alweer.nl

01/03/2011-30/11/2011 DOORLOPENDE SPONSOR RIT St. Motorbeweging Moerdijk

Doorlopend – 10 punten. Start te: De Borgh IJshof 1 Zevenbergen 0168-324344 Info: 0168-327944/06-53448116 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Omgeving: West Brabant Rit wordt om de 4 weken nagereden. Na overmaken op Giro/Bank nr. 1015.52.550 te klundert . en vermelding van straat en woonplaats of emailadres wordt de rit toegezonden. Via e-mail of GPS (garmin)

01/04/2011-30/11/2011 6e DOORLOPEND EVENEMENT Baarnse MC

Doorlopend – 5 punten. Info: 033-4554924/06-22549248/06-14426487 Lengte: 200 km. Omgeving: zie de website Per post € 5.00 en per mail € 3.50. Voor bestellen kunt u ons mailen of bellen met Ruben Steenland. E-mail:http://baarnse-mc@solcon.nl Website:www.baarnse_mc.bleuh.net Ook op Garmin



09/10/2011 7e HERFSTRIT MC Hamac Harfsen

Toerit – 5 punten. Start te: Café Buitenlust Lochemseweg 132 Harfsen 0573-431210 Info: 0573-431506/0573-432151 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 175 km. Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 11.00 uur. 1 consumptie. Internet: www.hamac.nl E-mail: aj.muil@hetnet.nl

09/10/2011 HERFSTRIT MC D'n Dommel

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

09/10/2011 NAJAARSTOCHT TWENTE MC '93 Nijverdal

Toerit – 5 punten. Start te: Café/Restaurant De Budde Grotestraat 167 Nijverdal 0548-612250 Info: 0546-571516/0546-572402/0548-688109 Inschrijfgeld: € 6,50 (z.h.) Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 9.30 tot: 11.00 uur. Omgeving: Twente Incl. consumptiebon. Een digitale Garmin versie van de toertocht aanwezig Leden betalen € 4,00

09/10/2011 27e SMOKKELRIT De Smokkelaers

Toerit – 10 punten. Start te: Red Coral Bar Wilheminalaan 53 Reusel 0497-641414 Info: 06-53306959 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 12.00 uur. Omgeving: De Kempen,NL en België Incl. koffie en snert. Denk om de groenekaart en paspoort. Pechservice!

09/10/2011 19e HERFSTINTEN TOERTOCHT MC Bartje

Middagrit – 5 punten. Start te: Cafe "Hingstman" Hoofdstraat 18 Zeyen 0592-291236 Info: 0598-452693 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 100 km. Inschrijven vanaf: 11.30 tot: 13.30 uur. Omgeving: Drenthe Route vanaf A28 Assen Noord ri Ubbena/Zeijen. www.mcbartje.nl Route begint in Zeijen en eindigt elders!

09/10/2011 ARENARIT MTC Motovatie

Toerit – 0 punten. Start te: KLM Sportcentrum Wimbledonpark 2 Amstelveen 06-57180758 Info: 0251-251661/06-29571673 Inschrijfgeld: € 3,50 (z.h.) Lengte: 100 km. Inschrijven vanaf: 10.00 tot: 12.00 uur. Voorrijders aanwezig tot 11.00 uur. 06-30274398 nummer tijdens de rit. Leden gratis. Ook op Garmin GPS. Voor route zie www.motovatie.nl

16/10/2011 10e DE BOKKENRIT MTC Bicyclette

Toerit – 10 punten. Start te: Het Wielerhuis Laan naar Eme 95 Zutphen 0575-520847 Info: 06-13118666/0575-513004/06-51834089 Inschrijfgeld: € 3,50 (z.h.) Lengte: 180 km. Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 11.30 uur. Omgeving: Achterhoek Garmin + RouterolIncl. 1 consumptie Info info@mtc-bicyclette.nl of www.mtc-bicyclette.nl

16/10/2011 8e ZULTRIT BMW MTC 's Hertogenbosch

Toerit – 5 punten. Start te: Motoport Den Bosch Reitscheweg 33 's Hertogenbosch 073-6480590
Info: 0486-472701 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 150 km. Inschrijven vanaf: 10.00 tot: 11.30 uur.
Omgeving: Brabant Afslag 20 op A2 daarna pijlen "BMW MTC" volgen. Zowel op routerol als GPS
(Garmin). Koffie met cake bij de start. Zult en spek met roggebrood bij einde. Info www.bmwmtc.nl
en toercoordinator@bmwmtc.nl

23/10/2011 16e KALE BOMEN TOCHT MV Almere

Toerit – 5 punten. Start te: Clubhuis MV Almere Meerveldstraat 55 Almere Haven 036-5310282 Info:
036-5310282/036-5377477 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.), € 7,50 (p.j.), € 6,50 (j.h.) Lengte: 175 km.
Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 12.00 uur. Route naar start aangegeven vanaf A6 afslag Almere Haven
(nr.4). Zie ook www.motorvereniging.nl

23/10/2011 3e SPONSORIT St. Motorbeweging Moerdijk

Toerit – 5 punten. Start te: De Borgh IJshof 1 Zevenbergen 0168-324344 Info: 06-53448116/0168-
327944 Inschrijfgeld: € 5,00 (z.h.) Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 11.00 uur. Omgeving:
West Brabant/Zeeland

30/10/2011 18e INT. HAMALAND SNERTRIT MC Hamaland

Toerit – 10 punten. Start te: Café Haak en Hoek Holterhoekseweg 6 Groenlo Inschrijfgeld: € 5,00
(z.h.) Lengte: 200 km. Inschrijven vanaf: 9.00 tot: 11.30 uur. Omgeving: Gelderland, Achterhoek en
Duitsland Voor meer info www.mchamaland.nl . Route op GPS Garmin coördinaten start N52 02 486
- E006 40 920 Na de rit ouderwets snert eten (tegen betaling)

