

L.O.O.T INFOWIJZER



FEBRUARI 2016

INHOUDSOPGAVE

- 2. COLOFON
- 3. VAN HET L.O.O.T.
- 7. LEKKER ONTSPANNEN RIJDEN
- 8. VAN DE CLUBS
- 9. MOTORNIEUWS
- 16. VAKANTIEVERSLAG
- 24. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt maart 2016. Uw kopij gaarne voor 22 februari naar infowijzer@loot.nl

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

Opgericht 28-11-1989
Statutaire vestiging te Zwolle
Kamer van Koophandel V 40062177
Postbank -rekening ING: NL 38
INGB 0006 236630 t.n.v. LOOT



www.loot.nl
secretariaat@loot.nl

Het Bestuur ----- bestuur@loot.nl

Voorzitter	Harry Apperloo	0297-569802	voorzitter@loot.nl
Secretaris	Wil Huijbrechtse	036-8489331	secretaris@loot.nl
Penningmeester	Dirk de Zeeuw	06-20381110	penningmeester@loot.nl
Bestuursleden	Cor Huijbrechtse	036-5334402	toerkalender@loot.nl
	Anita Dieters	0620889435	anita@loot.nl
	Henk Bijkerk	078 -6101174	infowijzer@loot.nl

De Coördinatoren -----

Beurzen	Vacature		
Internet	Dirk de Zeeuw		postmaster@loot.nl
Clubprofielen	Dirk de Zeeuw		clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen	Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@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.	P de Jongstelaan 10	3291 PS Strijen	06-20381110	penningmeester@loot.nl
Verzending eigen clubblad naar het LOOT (lieft digitaal)				
Clubbladen	Rijnestein 4	3334 CT Zwijndrecht	078-6101174	infowijzer@loot.nl

VAN HET L.O.O.T.

2016 en de aanhanger achter de motor.

Het nieuwe jaar is al een paar weekjes oud, maar omdat dit het eerste nummer van de LOOT-infowijzer is in 2016, wil ik toch iedereen alsnog een goed, gezond en vooral veilig 2016 wensen.

Over een aanhangwagen achter de motor is de laatste maanden veel gezegd en geschreven. Maar hoe zit het nu precies? Mag ik wel of niet met de aanhanger naar het buitenland?

Om de vragen maar meteen te beantwoorden: de onzekerheid en onduidelijkheid zijn nog steeds troef.

In oktober 2015 kwam het ministerie van I&M met het volgende bericht:

“Volgens de Europese Commissie hebben wij in NL de 3e rijbewijs richtlijn niet goed geïmplementeerd waar het gaat om rijden op de motor met aanhangwagen. De lidstaten, dus ook NL, mogen alleen rijden met aanhangwagen toestaan op het eigen grondgebied, je mag er dus niet de grens mee over. Dat geldt overal in de EU: motorrijders mogen nergens de grens over met aanhangwagen.

IenM is bezig zijn regelgeving hierop aan te passen. Wij hebben daarbij de keuze tussen algeheel verbod op rijden met aanhangwagen of het toestaan op eigen grondgebied. Wij zijn van plan voor het laatste te kiezen (iets is beter dan niets) We verwachten dat nieuwe regelgeving in voorjaar 2016 klaar is. Exacte datum van inwerkingtreding wordt t.z.t. nog bekend gemaakt.

IenM heeft overigens bij navraag geen overtuigende verklaring gehoord voor deze interpretatie door de EC. Daarom zal NL voor aanpassing van de 3e rbrl na de evaluatie (2e helft 2018) de wens inbrengen om het mogelijk te maken om in heel de EU te rijden met een motor met aanhanger.”

Wat was er aan de hand?

Er bestaat een derde Europese richtlijn rijbewijzen. Dat is Europese wetgeving waarin de categorieën rijbewijzen worden geregeld. De opzet was (en is) om al de verschillende en uiteenlopende rijbewijzen van de 28 EU landen beter en meer op één lijn te brengen en meteen wederzijds en onderling te erkennen. Alle landen binnen de Europese ruimte (EU + andere landen die zich conformeren, b.v. Noorwegen en Zwitserland) zijn verplicht de regels van die richtlijn uit en in te voeren en de rijbewijzen van de andere landen te erkennen, wat in Nederland dan ook is gebeurd. Wel bestaat nog de mogelijkheid dat de lidstaten op sommige punten mogen afwijken van de genoemde rijbewijsdefinities en het rijbewijs mogen verruimen en uitbreiden (b.v. minimumleeftijd of A1 automatisch bij B), echter met de beperking dat die verruiming of uitbreiding alleen geldt binnen de eigen landsgrenzen van dat betreffende land.

In de richtlijn worden de diverse categorieën rijbewijzen benoemd, gerubriceerd en gedefinieerd. De aldus benoemde rijbewijzen en definities worden door de landen wederzijds en onderling erkend. De wederzijdse erkenning van rijbewijzen geldt echter alleen voor zover de in de richtlijn opgenomen definitie strekt.

En daar ontstaat het probleem.

In de derde rijbewijsrichtlijn wordt de motor met aanhanger in het geheel niet genoemd of in de definitie van de rijbewijscategorie vermeld.

En omdat A met aanhangwagen niet wordt genoemd of vermeld, valt dat ook niet binnen de regels van de wederzijdse erkenning. (Bij rijbewijscategorie B is de aanhangwagen wel in de definitie opgenomen.)

Nu past de EC een analogie toe met de regels voor afwijkingen:

Als een afwijking of verruiming buiten de definitie valt, dan is het verboden buiten de eigen landsgrenzen. Op de keper beschouwd rijd je dus met een ongeldig rijbewijs in het buitenland als je een aanhangwagen achter je motor hebt gekoppeld.

Waarom staat de motor met aanhanger niet genoemd in de definitie van de rijbewijsrichtlijn?

In sommige landen is (of was) het rijden met een aanhanger achter de motor niet toegestaan.

De verplichte wederzijdse erkenning van het rijbewijs zou dan betekenen dat die landen (waar het verboden is) wel buitenlandse motorrijders met aanhanger zouden moeten toelaten, terwijl de eigen lokale wetgeving voor ingezetenen het rijden met aanhanger verbiedt.

Medio 2018 heeft in Brussel de eerste evaluatie van de derde rijbewijsrichtlijn plaats. Nederland (en misschien ook nog andere landen) zal dan pleiten voor aanpassing van de definitie van rijbewijscategorie A en het opnemen daarin van de aanhangwagen achter de motor.

Hoe gaat het nu in de praktijk? Kun je nog wel met de motor en aanhanger naar het buitenland op vakantie?

Zoals altijd wordt de soep nooit zo heet gegeten als hij wordt opgediend.

In de meeste landen wordt het rijbewijs A met aanhanger erkend. Maar ga je op vakantie met de aanhanger dan gelden de regels van het land waar je rijdt. Die regels kunnen van land tot land verschillen. Het kan dan bijvoorbeeld gaan over wel of niet toegestaan, de afmetingen van de aanhanger, overdag en 's nachts, het toegestane gewicht, de maximumsnelheid, geveerd of niet geveerd, wel of niet achter de motor met zijspan, één of twee wielen, reservewiel, verlichting, cilinderinhoud van de motor, de juiste rijbewijscategorie (A, A2 of A1) of het aantal jaren dat het rijbewijs in bezit is.

Het is zeker goed om die regels vooraf na te kijken.

De beste en meest juiste informatie tot nu toe wordt gegeven op de website van de ANWB bij landeninformatie.

Voordat het motorseizoen echt begint is de FEMA (The Federation of European Motorcyclists' Associations) van plan om alle actuele regels m.b.t. de aanhanger achter de motor te verzamelen en te publiceren.

Houd het rubber aan de onderkant.

Harry Apperloo



LOOT einddag 2015

Beste LOOT-leden,

Op 20 maart 2016 is het weer zover; dan sluit het LOOT het jaar 2015 af en eren we onze kampioenen!

Dit jaar organiseert het LOOT in samenwerking met twee enthousiaste LOOT-leden, Rinze Kat en Rolien Rietberg, de einddag in Party- en Zalencentrum 't Haske in Joure.

We verwachten u tussen 10.00 en 10.30 voor een kop koffie met een echt Friese versnapering, waarna we sportief aan de slag gaan! Na de lunch is het brein aan de beurt en kunt u zich al dan niet het hoofd breken over een theorie examen. Misschien toch nog even doornemen voor 20 maart.....?

Rond 15.00 uur worden dan alle prijzen uitgereikt, waarna we nog even napraten met een hapje en een drankje. U weet toch dat u op de einddag ook met de auto mag komen?

De kosten bedragen 27 ,00 euro per persoon , uitgezonderd genodigden. Hiervoor krijgt u een lunch aangeboden en deelname aan de activiteiten.

Laat ons even weten of u komt op 20 maart. We hopen veel leden te mogen begroeten!

Met vriendelijke groet,

Namens het LOOT bestuur,
Cor de Huijbrechtse en Anita Dieters



UITNODIGING



ALGEMENE LEDENVERGADERING LOOT

ZATERDAG 9 APRIL 2016

AANVANG: 14.00 UUR

EINDE: 16.00 UUR

LOCATIE:

HOTEL DE ROSKAM

HESSENWEG 212

3791 PN ACHTERVELD

TEL.NR.: 0342 – 451223

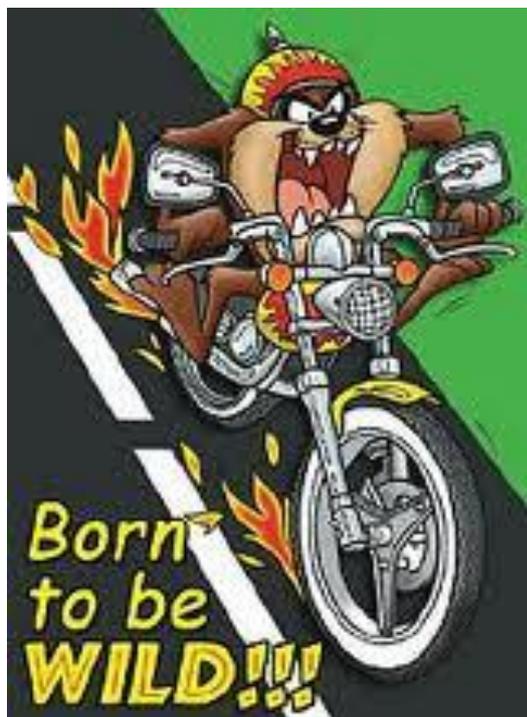
(Route: A1 Hoevelaken, A28 ri. Utrecht, afrit 8 (Amersfoort)
einde weg re (Hogeweg) Rd (Energieweg g.o.i. Wiekenweg)1^e weg re ri. Stoutenburg
Einde weg re (Hogeweg -Barneveldseweg
g.o.i. Hessenweg) door Stoutenburg en na ca. 7 km bent u
gearriveerd bij De Roskam (t.o. de kerk))



LEKKER ONTSPANNEN RIJDEN.....

Snelheidsduivel.

Een belangrijk punt bij (plezierig) motorrijden, is dat je ontspannen op je motorfiets zit. Iets ontspannen kunnen doen is bijna altijd het gevolg van zelfvertrouwen in eigen kunnen. Als je iets gaat doen met je motor, waarvan je zelf niet zeker bent of dat goed gaat, dan leidt dat gegarandeerd tot een onprettig gevoel en een verstrakking van je lichaam. Rijd je bijvoorbeeld mee met een groepje vrienden en ligt het tempo voor jouw doen en gevoel net iets te hoog, dan rijd je niet lekker. Je hebt steeds het gevoel iets boven je kunnen te rijden en daardoor is er angst dat het niet goed gaat. Dat je bijvoorbeeld in een bocht naar rechts uitzwaait naar de linker weghelft of in een bocht naar links te dicht bij de berm komt. Of dat je het gevoel hebt dat je wel eens onderuit zou kunnen gaan in dat tempo.



Of dat gevoel juist is, is een tweede. Want over het algemeen gebruikt de gemiddelde motorrijder in de verste verte niet alle grip die zijn banden hebben. Maar het idee is voldoende om je onprettig te voelen. Je rijdt gespannen, vind het eigenlijk niet zo leuk, en je wordt er ook nog doodmoe van. Elke motorrijder heeft een comfortzone en die is bij elke motorrijder verschillend.

Door te weten en vooral te begrijpen wat je doet of moet doen of juist tegenovergesteld, wat je beter niet kunt doen, leg je een basis om een betere motorrijder te worden en vergroot je je comfortzone.

Maar het feit dat je het weet, wil nog niet zeggen, dat je het ook kunt. De meeste zaken die belangrijk zijn voor de motorrijder, zoals bochtentechniek (weten op welke manieren je een motor kunt besturen, zoals tegensturen, doorkantelen, gewichtsverplaatsing) of remmen bij een noodsituatie, kun je theoretisch wel

weten, maar dat wil niet zeggen dat je ze in de praktijk ook kunt uitvoeren. Zeker niet als je deze in een flits moet uitvoeren zonder er over na te kunnen denken.

Tussen weten hoe het moet en doen zoals het moet zit nog behoorlijk veel ruimte. Wil je dus een betere en veiligere motorrijder worden, dan moet je oefenen. En blijven oefenen, want een mens is nooit uitgeleerd. Beheers je een bepaalde techniek, dan kun je die altijd weer verbeteren, verfijnen. Daardoor rijd je dan nog vloeiender, mooier en meer ontspannen.

Bovendien is een groot pluspunt dat je veiliger rijdt, want kennis = macht. En in dit geval macht over je motor. Niet voor niets zijn er daarom zo veel cursussen om beter te leren motorrijden. Niet voor niets krijgen zelfs de beroepsmotorrijders van politie en marechaussee regelmatig bijscholing voor het motorrijden.

Ben je een liefhebber van rijden in de bergen (en welke motorrijder is dat niet) dan is het goed om de juiste manier van motorrijden in deze omgeving op de juiste manier aan te leren. Er zijn veel deelnemers aan onze trainingen die jaarlijks een training doen. Even weer de puntjes op de i zetten en waar mogelijk technieken verbeteren. En laten we wel wezen: Het is niet bepaald een straf om een weekend door te brengen in de Taunus, Harz, Schwarzwald en Dolomieten. Als je dan bovendien ook nog terug komt als een betere motorrijder, dan zijn er alleen maar pluspunten.

Als je gaat oefenen (en het maakt niet uit welke oefening je doet, houd dan altijd de onderstaande regels aan. Dan heb je het meeste baat en blijft het veilig.

Als je de oefening doet met lage snelheid, GAAT DE OEFENING MEESTAL GOED

En als de oefening goed gaat, DAN KRIJG JE ZELFVERTROUWEN

En als je zelfvertrouwen krijgt, ZIT JE ONTSPANNEN OP JE MOTOR

En als je ontspannen op je motor zit, GAAT DE OEFENING STEEDS BETER

En als de oefening steeds beter gaat, WORD JE EEN GEROUTINEERDE MOTORRIJDER

En als je een geroutineerde motorrijder bent, RIJD JE VEILIGER

En als je veiliger rijdt, DAN LEEF JE LANGER.....

VAN DE CLUBS

VERHUISBERICHT

MC FLARDINGA

Met ingang van 1 januari 2016 is ons postadres:

MC Flardinga

p/a Callenburgstraat 74A

3134GG VLAARDINGEN



MOTORNIEUWS



Benzine tanken in 2016 veel voordeliger

De olieprijs daalt al een jaar lang fors. Het gevolg is dat één liter ruwe olie omgerekend nu nog maar 25 eurocent kost. Dat is goedkoper dan een fles bronwater uit de supermarkt. De lage olieprijs laat de prijs aan de pomp ook dalen. Zelfs met een belastingdruk van ongeveer 60 procent is de huidige pompprijs per liter gelijkwaardig aan de prijs van een liter cola. Met de huidige omstandigheden is de verwachting dat de lage olieprijs nog even aanhoudt. “Als dit prijsniveau representatief staat voor heel 2016, zijn automobilisten komend jaar gemiddeld 150 euro voordeliger uit aan de pomp”, volgens Paul van Selms van het consumentencollectief UnitedConsumers. En er zit zelfs mogelijk meer in het vat. Het tij van een aanhoudend olieaanbod lijkt niet te keren.

Olielanden te afhankelijk van olie inkomsten

De begroting van veel olieproducerende landen wordt elk jaar groter en zijn sterk afhankelijk van de olie inkomsten. Ondanks het overschot aan olie blijven olielanden daarom doorproduceren om hun inkomsten op niveau te houden. Ook met de lagere olieprijs en daarmee minder inkomsten, zien olielanden voornamelijk als enige optie extra produceren. Zelfs als hier geen vraag naar is. Hierdoor is de kans groot dat de olieprijs nog verder gaat dalen naar zo'n 20 tot 30 dollar per vat. Jarenlang werd ruim 100 dollar per vat betaald. Als het zover komt is het prijsniveau van olie weer gelijk aan de lage olieprijs van voor het jaar 2000. Deze voorspelling wordt versterkt door het feit dat het kartel van olieproducerende landen (OPEC) sinds het voorjaar van 2015 de rijken niet meer gesloten krijgt om, via productievermindering, de olieprijsdaling te keren.

Energie-efficiëntie en het klimaat

Naast de overproductie aan olie spelen andere factoren een belangrijke rol bij de prijsdaling van olie. De energie-efficiëntie neemt toe. Door zuinigere auto's en transportmiddelen, alternatieve brandstoffen en energiebesparing neemt de vraag naar brandstof af. “Als energie niet meer synoniem staat voor olie, zal de prijs van olie verder dalen”, aldus van Selms. Ook het klimaatfenomeen El Niño dat voor een zachte winter in 2015/2016 op het noordelijke halfrond zorgt, heeft effect. Er wordt massaal minder gestookt, waardoor minder brandstof nodig is.

Gladderaden tussen rijstroken gaan verdwijnen

Goed nieuws voor motorrijders: Rijkswaterstaat gaat nieuwe naadbeschermers toepassen tussen rijstroken. De oude, glimmende beschermers konden gevaarlijk glad worden.

Om open naden en materiaalverlies te voorkomen, passen wegenbouwers naadbeschermers toe tussen asfaltstroken toe. Vooral tussen oud en nieuw asfalt was de verbinding tussen rijstroken lastig. De naadbeschermer die tot voor kort werd gebruikt, is vaak zichtbaar als glimmende streep. Bij neerslag lijkt hij op een spookmarkering. En hij kan glad worden, wat voor motorrijders gevaar oplevert. De nieuwe naadbeschermers is stroef en glimt niet, zo blijkt uit een geslaagde proef op de A59 bij Waalwijk. Vier grote wegenbouwers hebben van Rijkswaterstaat goedkeuring gekregen voor toepassing van nieuwe naadbeschermers.

Reflecterend vest in Frankrijk vanaf nu verplicht

Vanaf 1 januari 2016 is het in Frankrijk ook op de motor voor bestuurder en passagier verplicht een CE-gehomologeerd reflecterend vest ("gilet de haute visibilité") bij zich te hebben. Het is daarbij ook verplicht dit als motorrijder of bestuurder van een driewieler aan te trekken als u buiten de bebouwde kom stil komt te staan bij een niet meer werkende motorfiets/driewieler of bij een noodstop om een andere reden. De boete voor het niet bij zich hebben van een fluorescerend hesje is met € 38 zeker niet hoog, maar een noodstop kan voor nog veel meer kosten zorgen; bij het dan niet bij zich hebben van het vest kan de boete -als extra pech- oplopen tot maximaal 750 euro! Overigens geldt deze regel ook voor fietsers en bestuurders van een rolstoel. Voor auto's komen er nog de bekende gevarendriehoek en een alcoholtest ("éthylotest") bij, maar die laatste twee gelden dus niet voor motorrijders.



Overzicht verkeersboetes 2016: administratiekosten 30% omhoog

Per 1 januari 2016 zijn de administratiekosten voor verkeersboetes van het Centraal Justitieel Incassobureau (CJIB) van 7 naar 9 euro verhoogd; een stijging van 30 procent waardoor de overheid jaarlijks zo'n 23 miljoen euro extra zal binnenkrijgen. Volgens het CJIB is dit nodig om de gestegen personeelskosten te betalen, die deels weer een gevolg zijn van de mogelijkheid om hoge boetes gespreid te betalen. aldus het AD. Daarnaast stijgen de verkeersboetes voor snelheidsovertreding dit jaar ook weer (link: [boetes 2015](#)), al is dat bij kleinere overtredingen maar 1 euro, wat oploopt tot 5 euro voor grotere overtredingen. Hieronder een overzicht van alle boetes die voor motorrijders relevant zijn.

Aantal motoren Nederland groeit naar 731.190 in 2015

In het afgelopen jaar is het aantal motorfietsen met kenteken gegroeid naar 731.190 stuks, zo blijkt uit het kentekenregister van het RDW en de analyse daarvan door VWE voertuiginformatie en -documentatie. Eind 2014 waren er nog 729.821 gekentekende motorfietsen in Nederland, de groei van 1369 komt onder de streep na een optelsom van groei door nieuwverkopen en import van occasions en daling door export en sloop. De opbouw van het 'motorpark' is vooral qua leeftijd zeer opvallend; eenderde (244.289) van alle motorfietsen is ouder dan 25 jaar. Verder is in de leeftijd van de Nederlandse motorfietsen de economisch crisis van na 2008 goed zichtbaar; van motoren die tussen de 1 en 7 jaar oud zijn, staan er per jaar zo'n 10.000 op de lijst, terwijl de jaren daarvoor dat ruim boven de 20.000 blijft. Gevolg hiervan is dat motordealers moeite hebben 'verse' occasions aan te bieden.

Qua leeftijd van de bezitters werden de gevolgen van de nieuwe rijbewijswetgeving duidelijker; het aantal eigenaren tussen de 18 en 25 daalde van 22.405 in 2014 naar 20.614 in 2015, net zoals de leeftijdscategorie 36 - 45 die zakte van 130.612 naar 122.563. Ook de grootste groep, die van 46 tot 55 jaar oud, daalde van 220.290 naar 215.303. Groei was er voor motorrijders van 26 tot 35: 94.823 naar 96.562, net als voor de leeftijdsgroep 56 - 65 met 156.578 naar 166.110 en ook '66 en ouder', die steeg van 60.771 naar 66.057.

Qua cilinderinhoud ligt het zwaartepunt duidelijk tussen de 550 en 750 cc, ongeveer eenderde van alle motorfietsen die in Nederland op kenteken staan past in deze categorie. Ook de 950-1050 categorie is relatief ruim aanwezig met 9,58% van het wagenpark. Maar 2,5% rijdt rond met '1550 of meer' cc. Tegen de verwachtingen van de afgelopen jaren in daalde het aantal vrouwelijke bezitters van een motorfiets. In 2014 stond nog 9,99% (72.885) van de motorfietsen op naam van een vrouw, in 2015 zakte dit zowel absoluut als procentueel licht naar 9,89 % (72.283).

Qua motormerken is het nog steeds Honda die de lijst aanvoert met 184.011 oftewel 25,17% van alle motoren die in Nederland aanwezig zijn. Yamaha staat op de tweede plaats met 118.283 (16,18%) en Suzuki komt op plaats 3 met 99.675 (13,63%). Overigens daalde de hoeveelheid van alledrie deze merken wel. Stijging was er voor BMW, Harley-Davidson, Ducati, Triumph en KTM. Ook opvallend: merken als Zundapp en Kreidler groeiden in 2015 beide met enkele tientallen motorfietsen van meer dan 50cc op kenteken. Overigens geldt voor alle bovenstaande cijfers dat hierin dus alleen motoren met een kenteken vermeld zijn, crossmotoren of oldtimers zonder kenteken komen immers niet voor in de kentekenbestanden van de RDW.

Piaggio MP3 opstapdag met Instructie en Voorlichting.

**Zaterdag 13 februari 2016 : 09:30 - 16:30
uur**



Arjan Brouwer organiseert in Putten diverse gratis opstapdagen voor mensen die kennis willen maken met een Piaggio MP3, Gilera Fuoco en Peugeot Metropolis. De dag begint met een theoretische uitleg over hoe een Piaggio MP3 of andere driewieler motorscooter werkt en wat er allemaal komt kijken bij de aanschaf en het rijden met een MP3. De instructie wordt afgesloten met een praktisch gedeelte waarbij met meerdere modellen kennisgemaakt kan worden door middel van een proefrit.

Deze opstapdag is ook geschikt voor mensen met een autorijbewijs die nog nooit op een motor of motorscooter hebben gereden.

De enorme ervaring van Arjan (9 maal Dakar-deelnemer) krijgt u gratis mee wanneer u aan de opstapdagen deelneemt en leert en hoort hoe u het motor- en scooterrijden verstandig opbouwt. De ervaren trainers die bij en voor Arjan werken geven al jaren perfecte trainingen voor dames en heren, zowel beginners als mensen met ervaring.

1. MP3 Motorscooter opstapdag

Deze opstapdag is bedoeld om u veilig te laten kennismaken met het rijden van een MP3 motorscooter. Ook voor onervaren dames en of heren. Alle onderdelen worden eerst theoretisch behandeld waarna een proefrit met diverse modellen mogelijk is. Voor de proefritten staan meerdere MP3's klaar. Er wordt in kleine groepjes na elkaar gereden met instructeur.

Dagprogramma opstapdag Piaggio MP3:

Tijd Programma

8.45 Ochtendgroep: Aankomst en welkom met koffie

9.00 Opstapmogelijkheid 1 :

Alleen voor mensen met motor- of scooterervaring:

aanvang gelegenheid tot opstappen en proefrijden voor geïnteresseerden in een MP3.

10.00 Instructie en presentatie door instructeur(s) aan opstappers

– Wat is een mp3? – Kosten en onderhoud – Uitleg veilig rijden – Uitleg bediening

10.30 Opstapmogelijkheid 2:

Voor zowel ervaren als onervaren rijders:

aanvang gelegenheid tot opstappen en proefrijden voor geïnteresseerden in een MP3.

13.00 Middaggroep: Aankomst en welkom met koffie.

13.30 Instructie en Presentatie aan middaggroep MP3-opstappers

14.00 Opstapmogelijkheid 3 Voor zowel ervaren als onervaren rijders:

aanvang gelegenheid tot opstappen en proefrijden voor geïnteresseerden in een MP3.

Onderdelen Instructie en Presentatie Piaggio MP3-opstapdag:

- Techniek, rijeigenschappen en zitpositie op een MP3.
- Wat zijn de meest kenmerkende verschillen in rijden met een MP3 en rijden met een auto?
- Welke speciale eigenschappen heeft een MP3?
- Veilig vertrekken, rijden, remmen en stoppen met een MP3.
- Kijkgedrag en rijgedrag in het verkeer. Hoe anticipeer ik op onveilige situaties?
- Scooterrijden onder minder goede weersomstandigheden. Waar moet ik rekening mee houden?
- Basis onderhoud en uitrusting van mijn MP3. Wat is belangrijk? Wat kan ik verbeteren?
- Alle kosten van het rijden van een Piaggio MP3 overzichtelijk in beeld. Verzekering, wegenbelasting, verbruik en onderhoud.

Na de verplichte instructie/presentatie krijgen de opstappers de gelegenheid om de beurt een proefrit te maken op een MP3. Na de proefrit kunnen zij hun ervaringen delen met elkaar en met de begeleider van Arjan Brouwer Trading. Voor de opstappers is deze cursus met proefrit gratis.

Praktijkgedeelte:

- Hoe pas ik de theorie toe in de praktijk?
- Op de juiste manier starten, wegrijden, positie kiezen op de weg, remmen en stilstaan.
- De verkeerssituatie lezen, kijktechniek.
- Ontdekken van de verschillen tussen diverse uitvoeringen.

Tips:

- Wees op tijd anders mist u een deel van het programma, het programma is strak gepland.
- Voor de proefritten staan meerdere MP3's klaar. Er wordt in kleine groepjes na elkaar gereden met instructeur.
- Neem voor de zekerheid een lange broek, warme jas, stevige dichte schoenen en regenkleding mee. Helmen zijn bij ons aanwezig.
- Rij altijd beheerst. Bedenk dat er op de openbare weg ook anderen rijden die niet weten dat u een proefrit maakt. Vraag bij twijfel nog even na hoe alles werkt voordat u wegrijdt.
- Spullen die je overdag niet nodig hebt kun je veilig in onze trainingsruimte achterlaten.
- Uit veiligheidsoverwegingen is proefrijden voor mensen zonder motor- of scooterervaring alleen mogelijk wanneer eerst de theoretische instructie is gevolgd. Bedenk dat voor het proefrijden voor de verzekering een maximaal eigen risico van € 1500,= geldt. Uiteraard hoeft u dit bedrag niet mee te nemen. Dit is alleen van belang wanneer u schade zou rijden aan de mp3 tijdens de proefrit. Daarnaast zijn eventuele verkeersboetes ook voor rekening van de bestuurder. Wij nemen echter aan dat u onze instructies opvolgt en volgens de wegenverkeerswet handelt.

Wil je nog een vriend of kennis meenemen voor deze dag, dan kun je die tot 2 dagen tevoren nog opgeven via het aanmeldformulier op de website.

www.arjanbrouwer.nl

Nieuwe Europese regels voor motorfietskleding

Het Europees Parlement heeft deze week besloten dat in vervolg alle motorkleding gezien moet worden als beschermende kleding en dat deze aan alle Europese normen zal dienen te voldoen. Tot nu toe werden alleen beschermende (motorfiets) handschoenen, laarzen en impact-beschermers gezien als beschermende kleding die onder bepaalde normen vallen. Nu heeft het Europees Parlement besloten om de totale motorfietsuitrusting op te nemen in een nieuwe persoonlijke beschermingsmiddelen-regeling. Dit betekent dat in een paar jaar tijd alle motorfiets spullen die in Europa verkocht worden aan dezelfde veiligheidseisen voldoen, zodat ze allemaal een minimum aan bescherming moeten bieden tegen slijtage en een impact. Helmen en vizieren vallen buiten het toepassingsgebied van de nieuwe verordening; deze zijn al gedekt door het VN ECE-reglement nr. 22. Net zoals dat nu al gebeurt met laarzen en handschoenen, zal er aan de binnenkant van alle motorkleding een label bevestigd moeten worden waaraan de koper kan zien dat deze voldoet aan Europese normen en in welke mate bescherming geboden wordt. Ook dient informatie over onderhoud, opslag en het gebruik ervan te worden vermeld. De precieze normen en wanneer alle motorfiets spullen in de winkels moeten voldoen aan de nieuwe eisen is nog niet bekend. Dat zou zo maar een paar jaar kunnen duren. De FEMA (Europese federatie van motorrijders) geeft aan motorrijders op de hoogte te zullen houden van alle nieuwe ontwikkelingen. Deze nieuwe verordening betekent overigens niet dat motorrijders verplicht zullen worden om alleen goedgekeurde kleding te dragen. Deze regeling gaat alleen over de verkoop van goedgekeurde beschermende kleding en niet over het dragen ervan. Voor zover bekend heeft de Europese Commissie ook geen plannen om het dragen van goedgekeurde motorkleding verplicht te gaan stellen.

Dolf Willigers, secretaris-generaal van de FEMA: *"Als alle motorfietskleding voldoet aan een standaard weet je wat de hoeveelheid bescherming is die je kunt verwachten. Dat is consumentenbescherming die we nu niet hebben. Natuurlijk zullen de nieuwe normen aan de behoefte van motorrijders moeten voldoen, maar met de informatie die we nu hebben, heb ik er alle vertrouwen in dat dit het geval zal zijn. Zolang de Europese autoriteiten deze normen niet zullen gebruiken om rijders te dwingen alleen goedgekeurde motoruitrusting te dragen, en we zullen er op toe zien dat dit niet zal gebeuren, is de standaardisatie van de motorfietskleding een goede zaak voor de motorrijder."*

Motorbeurs Utrecht 2016: 18 t/m 21 februari

Motorbeurs Utrecht zal komend jaar plaatsvinden van 18 tot en met 21 februari 2016.

Naar verwachting zullen ook dan weer 90.000 à 100.000 motorrijders naar Utrecht komen, net zoals de 96.622 bezoekers die de kassa's van Motorbeurs Utrecht 2015 passeerden. Met dit aantal liet de jaarlijkse "start van het motorseizoen" een stijging van 8% qua bezoekers zien, natuurlijk zal in 2016 geprobeerd worden deze stijgende lijn vast te houden door nog meer spektakel te bieden. Vooral het starten van de Kawasaki Ninja H2 was een dagelijks hoogtepunt, naar verwachting zal de organisatie dan ook veel meer van dergelijke "beleving" gaan bieden.



Koop je kaarten in de online voorverkoop.

Dat is voordeliger en betekent ook dat je niet meer hoeft aan te sluiten bij de kassa, maar direct doorloopt naar de ronkende motoren. Dus get your fire started en vol gas naar de MOTORbeurs Utrecht! Online kaarten kosten € 14,00.

Tarieven

Voor MOTORbeurs Utrecht gelden verschillende tarieven, afhankelijk van leeftijd (kleine motormuisjes mogen gratis naar binnen), het tijdstip dat je naar de beurs komt en of je vooraf of aan de deur je kaartje koopt. Voor het gemak alle tarieven op een rijtje:

Kinderen t/m 12 jaar: gratis toegang

Volwassenen + kinderen vanaf 13 jaar:

Online voorverkoop: € 14,00

Kassaverkoop: € 17,50

Avondticket (donderdag + vrijdag vanaf 17.00 uur) aan de kassa: € 13,00

Openingstijden voor bezoekers:

Donderdag 18 februari 10.00 - 22.00 uur

Vrijdag 19 februari 10.00 - 22.00 uur

Zaterdag 20 februari 10.00 - 18.00 uur

Zondag 21 februari 10.00 - 18.00 uur

Motorritten in de Pyreneeën

Eerst en vooral een fantastisch 2016, op en naast de motor !

Zoals elk jaar, deze mail om u te vertellen over onze motorritten in de Pyreneeën.

Ons motto blijft hetzelfde : motorritten tussen motorrijders, zonder winstbejag, om onze passie te delen. Kom de Pyreneeën ontdekken ... op een andere manier !

- Baanmotor tochten : motorritten voor alle niveaus, langs de mooiste wegen en bergpassen van de Pyreneeën (Frankrijk, Spanje, Andorra), met bezoeken, degustaties, buitengewone bezienswaardigheden.

In 2016 : bestaande routes, met varianten, maar ook geheel nieuwe routes volgens periode.

Deelname in de kosten : 1 week in vol pension (overnachtingen, maaltijden, motortochten, bezoeken, degustaties, ... : 610 EUR*

Voorgestelde data :

- La Printanière (de Lenteritten) : van 14 tot 21 mei 2016
- L' Estivale 1 (de Zomerritten 1) : van 16 tot 23 juli 2016
- L' Estivale 2 (de Zomerritten 2) : van 23 tot 30 juli 2016
- L' Estivale 3 (de Zomerritten 3) : van 30 juli tot 6 augustus 2016
- L' Estivale 4 (de Zomerritten 4) : van 6 tot 13 augustus 2016
- L' Eté Indien 1 (de Nazomerritten 1) : van 10 tot 17 september 2016
- L' Eté Indien 2 (de Nazomerritten 2) : van 17 tot 24 september 2016

Andere data mogelijk, aarzel niet om ons te contacteren.

* uitgezonderd voor Zomerritten 3 en 4

- Offroad voor trails : Voor alle niveaus, maar voor iedereen avontuur, enkele mooie banen en veel pistes naar de toppen van de Pyreneeën, maar met een groot respect voor de natuur.

Voor 2016 : nieuwe routes en variantes hier ook.

Deelname in de prijs : 1 week in vol pension (overnachtingen, maaltijden, motortochten (baan en pistes), bezoeken, degustaties, ... : 695 EUR*

Voorgestelde data :

- de pistes van de Lenteritten : in mei 2016
- de pistes van de Zomerritten in juli 2016
- de pistes van de Nazomerritten : in september 2016

Andere data mogelijk, aarzel niet om ons te contacteren.

- Enduro tochten : mooie endurotochten, voor elk niveau, in één van de paradijzen voor enduro, maar met een groot respect voor de natuur.

Mogelijke data op aanvraag.

Flexibele formules en à la carte. Niets is verplicht, en (bijna) alles is mogelijk ! :-)

BOEK NU uw periode voor 2016, want het aantal plaatsen blijft beperkt.

EEN FIJN MOTORJAAR !

Neem contact met ons op voor meer info (we spreken Nederlands :-)

Alain & Veerle

Tel : 00.33.6.38.05.26.36

www.moto-pyrenees.com/nl/

VAKANTIE 2014: (slot)

DE MINST MOOIE ROUTE VAN DEZE VAKANTIE EN TOCH IS DEZE NOG MOOI (donderdag 3 juli).

Volgens het weerbericht van de plaatselijke krant wordt het vandaag zonnig. Dat klopt ook wel, want dat is het de hele dag en vaak zijn er ook witte wolken aan de hemel. Nu om kwart voor zeven 's avonds zit ik op het terras en de zon schijnt nog steeds. Wel een verschil met gisteren. Tegen half negen vertrek ik en het gaat eerst weer over de Faschina- en de Furkajoch. Dit is eigenlijk nooit een straf, tenzij het zoals gisteren hard regent. Het kan wel anders, maar dan moet ik omrijden en dat is in de regen ook niets. In Rankweil en Feldkirch schiet het aardig op en de ruim elf km in Liechtenstein gaan ook wel. In Zwitserland volg ik in het Rijndal de 13 richting Sargans. Links van mij zijn de Oostenrijkse bergen, die wat hoger en daarom onbegroeid zijn. De Zwitserse bergen aan de rechterkant zijn wat lager en zijn tot bovenaan groen van het gras en de bomen. Vlak voor Sargans zie ik op een bord staan Römische Gutshof Sargans, die uit de 2e eeuw na Chr. stamt. Ik ben er eigenlijk al voorbij en daarom draai ik om. Het imposantste is eigenlijk de Hypocaustum in een glazen gebouw, dat helaas op slot zit. Deze ruimte was voorzien van vloerverwarming, dat door de Romeinen in de 2e eeuw voor Chr. werd ontwikkeld. Iets verder ga ik naar rechts naar Schloss Sargans, waarin een restaurant en een streekmuseum is gevestigd. Het stamt uit de 13e eeuw, maar onder de burcht zijn resten gevonden van een nog ouder vestingwerk. Dan weer naar beneden, twee maal rechts en ik rij weer op de 3. Eerst denk ik, dat ik verkeerd ga, maar ik rij toch verder. Dat blijkt maar goed ook, want ik volg de juiste weg.



Net na Walenstadt stop ik op een parkeerplaats langs de Walensee, waarvan het water door de hoge omringende bergen altijd een paar graden kouder is dan van de meren in de omgeving. Ik verwissel mijn motoronderhemd voor een T-shirt, want eigenlijk heb ik het weerbericht in de krant van gisteren verkeerd begrepen. Ik dacht, dat het de hele dag slecht zou zijn, maar dat was voor gisteren. Ik heb nog niet in de gaten, dat het nu donderdag is en de laatste dag in Vorarlberg. Daarna loop ik iets naar beneden en een hond komt al blaffend naar me toe. Hij hoort bij één van de vijf duikers, die in het meer liggen. Nog

een eind volg ik deze weg langs het meer, dat ik bijna steeds in diepte zie liggen. Het blijft wel mooi en een eindje na de Kerenzerberg (743 m) kom ik in het dal, waar Näfels ligt en hier is het veel drukker. Ik doe het maar rustig aan en wind me maar niet op over het heel erg rustige rijgedrag van de Zwitsers. Bijna 20 km later verlaat ik de doorgaande weg om naar Kloster Berg Sion te rijden, dat ik maar aan één kant kan bekijken. Het is aan deze kant eigenlijk een lang wit gebouw, dat ik in het verleden al een aantal keren van een afstand heb gezien. Iets verder ben ik op de Rickenpass (790 m), maar hier is niet zo veel te zien. In Wattwil is het redelijk druk, maar wat verder in Lichtensteig, waar ik de 8 naar St. Gallen neem, wordt het rustiger. Op de Wasserfluh Passhöhe (848 m) stop ik en ik zie net als de vorige keer, toen ik hier was, een roofvogel vliegen. Het is een mooi gezicht om te zien hoe het dier zich met de luchtstroom laat meevoeren. In St. Peterzell verlaat ik de doorgaande weg door rechts naar Hemberg te rijden. Daar bewonder ik de grote huizen, die hier staan. Nu is het tijd om naar beneden naar Bächli te gaan, waar ik scherp rechts ga richting Urnäsch. Ik zie nu een bord staan, dat de weg afgesloten is, maar dat leveranciers wel verder kunnen rijden. Ik ben dus een leverancier, maar ik weet niet in wat en waar ik moet zijn. Een eind verder wordt ik door een wegwerker tegengehouden en het zal maar drie minuten duren voor ik verder kan. Daarom maak ik van de nood een deugd door foto's van de omgeving te maken.

Dan zegt de wegwerker, dat ik nu moet gaan rijden, tenminste wanneer ik de weg wil volgen. Hij waarschuwt ook, dat er op het wegdek Rollsplitt kan liggen tot onderaan bij het restaurant. Eigenlijk valt dit wel mee, want ik merk er weinig van. In Urnäsch ga ik de voorrangsweg rechts op naar de Schwägalp. Een eindje verder zijn een aantal mooie haarspeldbochten. Na een tijdje ga ik links naar de Säntis, de hoogste berg van Oost-Zwitserland. Er wordt hier een groot gebouw bijgebouwd en daarom kun je de parkeerplaats niet meer rondrijden. Ik kijk hier even rond en dan ga ik verder naar de Schwägalp Passhöhe (1.300 m). ... Het eten heeft goed gesmaakt. Van te voren vraagt Stefan aan mij of ik veel frieten wil hebben. Daar kan ik geen nee tegen zeggen en dat heb ik geweten. Het is zeker een dubbele portie, die ik niet helemaal op kan. De hamburger is zeker ook dubbel zo groot als normaal. Ik had het eigenlijk kunnen weten, want zijn medewerkster bracht van te voren op een schoteltje vijf zakjes mayonaise en vijf met ketchup. ...

Voor ik in Neu St. Johann ben, stop ik drie keer voor foto's. In Unterwasser wil ik naar de Skischanze daar. Ik volg de routebeschrijving, maar ik zie de schans nergens. Ik heb ook geen om te vragen waar deze is en dus ga ik terug naar de voorrangsweg om verder te rijden naar Wildhaus (1.090 m). Een eind verder wordt de vrachtauto voor me tegengehouden en deze draait om. De wegwerker vertelt me, dat de weg verderop helemaal opgebroken is en dat ik rechts de smalle weg moet volgen. Het gaat hier redelijk steil omhoog en opeens is het wegdek onverhard. Gelukkig is het maar voor een paar honderd meter en dan ben ik het bos uit. Overal zie ik nu grasland, waar de boeren aan het maaien of het gras aan het schudden zijn. Het is nog steeds een smalle weg en er is redelijk wat verkeer in tegengestelde richting. In Grabs volg ik de weg naar Gams en hier gaat de oorspronkelijk route verder. Ik heb nu geen zin in het drukke verkeer in Liechtenstein en na de grens in Feldkirch. Daarom ga ik in Gams naar het noorden naar Sennwald. Onderweg zie ik in Gasenzen een mooie kapel, de Kapelle Maria Hilf uit 1821, dus even stoppen. Wat verder gaat de weg tussen hoge rotsen door en hier is de Hirschsprung, de sprong van de herten. In Oberriet ga ik rechts en volg richting Feldkirch tot ik in Rankweil ben, waar ik naar het Laternsertal ga. Over de Furkajoch ben ik tegen zessen voor de laatste keer van deze vakantie terug in Faschina. Morgen begin ik aan de driedaagse reis naar huis.

DE EERSTE DAG VAN DE TERUGREIS, MOOI EN ERG WARM (vrijdag 4 juli).

Rond een uur of zes 's morgens schijnt de zon en ik ga veder met pakken, waar ik gisteravond ben gebleven. Tegen zevenen haal ik de Deauville uit de garage en parkeer deze bij Sonnenkopf. Zo hoef ik niet zo ver met de bagage lopen. Een kwartier later zit alles op en in de motor en maak ik de laatste foto's van dit jaar in Faschina. Het ontbijt is weer goed en het ziet er naar uit, dat de vier Duitsers al voor de derde keer in zeven dagen met hun motoren weggaan. Daar wacht ik niet op en om elf minuten over acht rij ik naar de Faschinajoch na afscheid genomen te hebben van Stefan.



Daarna volgt de 12 km lange afdaling naar Au en ik geniet volop van de mooie omgeving. In Au ga ik naar links de voorrangsweg op richting Mellau. Ik volg nu de Bregenzer Ach en op de B200 rijdt het lekker vlot. Iets na Mellau word ik net als al het andere verkeer door een politieagent het fietspad op gedirigeerd. Wat er aan de hand is, weet ik niet, maar al het verkeer voor en achter mij staat stil. Ik stap van de motor en dan zie ik een wagen getrokken door twee paarden aankomen met daar achter veel koeien.

Ik pak direct het fototoestel, want deze plaatjes wil ik niet voorbij laten gaan. Zo te zien gaan de koeien onder begeleiding van hun boeren naar de Alm. Een politieauto sluit de lange rij met daarachter een stoet auto's van zeker een halve km.

Zij hebben pech, want ze kunnen pas goed doorrijden tot de kudde ergens afslaat. Ik kan nu weer vlot verder en dan ga ik links naar Schwarzenberg om via een mooie kronkelende weg naar de Losenpass (1.140 m) te rijden. Daarna volgt een al even mooie afdaling tot in Dornbirn en onderweg zie ik enkele malen het Bodenmeer. Nu begint het minst mooie gedeelte van deze dag, namelijk de B190 tussen Dornbirn en Bregenz. Het is redelijk druk en daarom schiet het helemaal niet op. In Bregenz verlaat ik de voorrangsweg en na bijna twee km ben ik bij de Pfarrkirche St. Gallus, waar veel middelbare scholieren rondlopen. Naast de kerk is een kleine begraafplaats, waar 62 Duitse soldaten liggen begraven, die hier in een lazaret zijn gestorven. Een soldaat is pas in 1946 gestorven. De kerk is open en ik kijk even binnen. Daarna zoek ik de B190 op en daarna is het nog vijf km tot de Duitse grens. Door Lindau volg ik de doorgaande weg langs de Bodensee, maar deze zie ik eigenlijk niet zo veel. Wel zie ik veel fruitbomen al dan niet onder netten om de vruchten tegen de hagel te beschermen. Langs de weg staan veel kraampjes waar het beschikbare fruit wordt verkocht.

Na Kressbronn am Bodensee verlaat ik de omgeving van het meer door naar het noorden te gaan. Al gauw ben ik bij Wasserschloss Giessen, maar het is wel even zoeken om daar te komen. Ik moet hiervoor een weg inrijden, die verboden is voor gemotoriseerd verkeer. Terug is het ook weer zoeken, want ik denk niet goed na en daarom rij ik wat heen en weer. Uiteindelijk kom ik toch op de B467 richting Ravensburg, waar ik twee maal links moet aanhouden en daarna de B33 volgen. Iets verder verlaat ik deze weg en volg ik de L288 naar Ostrach en dat is een heel mooie Landstrasse. Eerst is er veel fruitteelt en ook hier staan vele fruitstalletjes langs de weg. Na verloop van tijd krijgt het graan de overhand en ben ik de Bodenseeregion uit. Na Ostrach volg ik richting Sigmaringen nog steeds over de L288.

Bij Habsthal verlaat ik deze weg om naar het Kloster Benediktinerinnenpriorat Unser Lieben Frau te gaan, dat al in 1259 wordt vermeld. Ik kan dit alleen aan de buitenkant bekijken en de kerk door de openstaande deur, waar een ketting mij de weg verspert. Deze kerk ziet er van binnen wel mooi uit. In Sigmaringen is de weg, die ik wil volgen, afgesloten en na twee borden Umleitung moet je het maar zelf uitzoeken. Via een aantal mooie plaatsen, waaronder Dietfuhr, waar een ruïne van een burcht staat, die ik alleen maar vanuit de verte kan bekijken, kom ik weer op de route in het dal van de Donau. Rechts van de weg, de L277, zijn hoge rotsen en links is de rivier, die hier nog niet erg breed is.

De weg gaat soms door tunnels in de rots. Twee zijn er zo smal, dat het verkeer met verkeerslichten wordt geregeld. Beide keren springt het licht direct op groen, dus kan ik gewoon doorrijden. Het is hier echt mooi. Na ruim 25 km ga ik Beuron naar links naar het Benediktinerklooster, dat ik ook alleen aan de buitenkant kan bekijken. Hier heeft Edith Stein, die in 1998 heilig werd verklaard, tussen 1927 en 1933 15 keer een langere of kortere tijd verbleven. Op de parkeerplaats staat een grote metalen pelgrimsfiguur. Terug op de L277 gaat deze met een aantal haarspeldbochten omhoog om zo het dal te verlaten. Na bijna twee km ben ik bij het Soldatenfriedhof Beuron, een kleine begraafplaats tussen de bomen. Er staat hier ook een monument voor de 37 soldaten, die in Napoleontische tijd zijn gesneuveld en hier begraven liggen. Verder liggen er soldaten uit de beide Wereldoorlogen. Iets verder zie ik een kapel, waar de gesneuvelde soldaten van beide oorlogen worden herdacht. Hier heb ik een mooi uitzicht op het net bekeken klooster. Ik kom nu in een open gebied met veel graan. Bij Tieringen moet ik links richting Hausen am Tann. Ik zie deze naam op een bord en ga links een smalle weg in. Na twee haarspeldbochten ben ik het bos uit en rij ik in een open landschap.

Dan kom ik bij een splitsing en volgens mij loopt de weg naar links. Na ruim een halve km is het verboden voor alle verkeer. Dat is niet goed, dus terug en de andere weg volgen. Het gaat nu naar beneden en dan over een slecht stuk naar boven, maar nergens zie ik een dorp. Ik kom drie wandelaars tegen en ik vraag hen of ze hier bekend zijn. Gelukkig zijn ze dat en ik blijf terug te moeten naar Tieringen en daar gewoon de doorgaande weg volgen. Ik ga het hele stuk terug en dan blijkt, dat ik de tweede weg naar links had moeten volgen. Dus beter opletten, want nu heb ik bijna tien km voor niets over een smalle weg gereden.

Op zich was dit een erg mooie weg, dus niet getreurd. Ik ben weer op de route en na vele bochten ben ik in Schömburg, waar ik de B27 naar Rottweil neem. Iets voor deze laatste plaats ga ik over de B14 in het dal van de Neckar naar het noorden. Deze rivier zie ik maar weinig en ruim 26 km later verlaat ik bij Sulz am Neckar het dal en met een paar haarspeldbochten gaat het omhoog. Wat verder in Hopfau volg ik de Glatt over de L409. Na Glatten is het nog een paar km voor ik op de B28 richting Freudenstadt kom. In deze stad gaat het redelijk vlot richting Strassburg en dan kom ik op de Schwarzwaldler Hochstrasse, die ik ruim 14 km zal volgen. Dan ga ik links richting Oppenau en deze ruim acht km lange kronkelende weg gaat op sommige plaatsen met 18% naar beneden. Net in de stad zie ik een lichtflits en twee weken later krijg ik van Landratsamt Ortenaukreis een brief, dat ik daar na aftrek 56 km/u heb gereden in plaats van 50. De brief is op 11 juli gedateerd en is dus een week onderweg geweest. Er staat in, dat ik binnen een week 15 euro moet betalen en dat doe ik maar.

Na Oppenau is het nog vijf km naar Gasthof Maierhof in Lierbach, waar de ontvangst wat vriendelijker is dan vier weken geleden. Ik krijg dezelfde kamer als toen. Vanmorgen heb ik de rekening van Stefan in de binnenzak van de motorjas tegen de voering aan gedaan. Ik haal deze er nu uit en de rekening is helemaal vochtig van het zweet. Het eten en de Weizen smaken goed en na een korte wandeling kom ik terug bij de Gasthof, waar de familie net op weg is naar hun huis naast het gebouw. Wanneer ze mij zien, gaan ze snel naar binnen en ik denk, dat ze mij niet naar buiten hebben zien gaan. Ik moet hier wel om lachen en dan schrijf ik een einde aan dit verhaal. Dus nu.

WEINIG ZON EN VEEL REGEN (zaterdag 5 juli).

Gisteren was ik positief over Gasthof Maierhof, maar vanmorgen is dat door het ontbijt veel minder. Brood (stevig bruin) is er met vijf grote sneden voldoende, maar het beleg is maar zo zo. Het bestaat uit twee plakjes verschillende worst, een plak kaas, twee kuipjes smeerkaas, wat eigengemaakte jam van onbestemd fruit, wat kwark en honing. Ik eet alles maar op behalve het laatste. Over de rekening ben ik meer tevreden. De Weizen kost 2,50 euro per glas en voor de overnachting met halfpension wordt drie euro te weinig berekend. Dat laatste heb ik natuurlijk niet de gaten. Wanneer ik in de toekomst nog eens hier in de buurt zal overnachten, dan zoek ik zeker een ander adres.

Rond kwart over acht vertrek ik voor de eerste 20 mooie km's over de L87. Er staan veel kersenbomen langs de weg en op sommige plaatsen is men die aan het plukken.

Ik stop ergens en zie, dat er veel redelijk kleine donkerrode kersen aan de bomen hangen. Ze smaken prima, maar een paar zijn overduidelijk te rijp. Daarom vermoed ik, dat deze helemaal niet geplukt worden. Daarna volg ik ruim 20 km de B3 en dat is alleen maar om op te schieten, meer niet.



Nog bijna tien km de B500 en dan ben ik in Frankrijk. Net over de grens in Roppenheim kom ik langs de begraafplaats en daar zie ik het mijn wel bekende groene bord van War Graves of the Commonwealth. Hier liggen twee leden van de Royal Air Force uit WOII begraven.

Ik ga door de bossen verder richting Hatten. Die plaats zie ik naar links aangegeven, maar ik moet bij een rotonde zijn. Een paar km later volgt deze en daar ga ik links naar die plaats. Dan 800 meter weg volgen en ik zou bij de Casemate Esch moeten zijn, tenminste volgens mijn

routebeschrijving. Deze kazemat is in 1930 gebouwd en maakte deel uit van de Maginotlinie. Aan het begin en aan het eind van WOII is hier gevochten.

Ruim anderhalve km is weer een rotonde en ik heb nog geen kazemat gezien. Ik rij terug tot ik bij de eerste weg richting Hatten ben. Ik kom weer bij de tweede rotonde en nog steeds geen kazemat. Ik vervolg dan maar mijn weg over de D28 en een eind verder ligt rechts een grote bunker, waar ik naar op zoek ben. Net voor mij is een bus uit Duitsland aangekomen en die krijgen van een gids uitleg. Zij gaan links om en daarom ga ik naar rechts. Boven op de bunker staat een grote tank en rondom de kazemat is een smalle droge gracht van zeker twee meter diep. Na de nodige foto's ga ik verder over de D28. In de dorpen, waar ik door kom, staan vaak veel vakwerkhuizen in verschillende kleuren. Volgens mij kan dit niet in Nederland, maar eigenlijk is het wel mooi. Ik ben in drie dorpen gestopt om van huizen foto's te maken. Jammer genoeg is het donker en bewolkt weer. In Soultz-sous-Fôrets is het even zoeken om de D28 te volgen. Ik rij een paar keer heen en weer en dan besluit ik de doorgaande weg verder te volgen, maar dat is ook niet goed. Bij een verkeerslicht zie naar rechts de richting naar Kutzenhausen/D28 aangegeven. Toen ik eerder hier de andere kant op reed, zag ik die plaats wel aangegeven, maar dan zonder het wegnummer en daarom ben ik doorgereden. Weer wat extra km's, het kan niet op. Ik rij vaak tussen de graanvelden en de lucht voor me wordt steeds donkerder, wat niet veel goeds voorspeld. En ja hoor, wat later regent het, gelukkig niet zo hard. Ondertussen volg ik de D919 en rij ik weer in het bos. Ik kom over de Col de Puberg (325 m), de laatste pas/col van deze vakantie. Eigenlijk is het hier ook mooi rijden. Bij Mackwiller maak ik een tactische fout of zeg maar een grote blunder. Ik moet na een linkerbocht links richting Rimsdorf. Wat doe ik: ik zoek naar rechts deze richting.

In het volgende dorp kijk ik op de kaart en ik moet toch bijna goed zijn. Het lukt niet en ik rij terug naar de linkerbocht. Ik kijk nog eens goed op de routebeschrijving en dan neem ik toch de juiste weg naar links. Wat iets in het voordeel voor me is, is dat hier geen wegwijzer staat en pas een halve km verder zie ik Rimsdorf en D92 aangegeven. Eigenlijk is dit natuurlijk wel stom, maar gelukkig is het nu bijna droog. In deze laatste plaats is op de algemene begraafplaats een oorlogsgraf van een Australische vliegenier, die in WOII is gesneuveld. Enkele km's verder gaat het weer niet zo soepeltjes. Bij een rotonde moet ik links richting Sarrewerden, maar deze plaats staat alleen rechtdoor aangegeven. Ik ga toch naar links en dan zijn ruim een km verder oorlogsgraven van het Gemenebest. Er is daar geen zijweg naar links naar de begraafplaats en na rechts rij ik het dorp in. Dus terug en bij de rotonde nu naar Sarrewerden. Door dit dorp kom ik op de weg, waar ik net ook was. Ik kijk eens goed in de rondte en dan zie ik aan de andere kant van de weg de begraafplaats met het bekende groene bordje. Hier liggen een vliegenier van de Royal Air Force en twee van de Royal Canadian Air Force begraven. Dan terug naar Sarre-Union en volgens de routebeschrijving moet ik de derde weg naar rechts hebben. Die rij ik in, maar dat is toch niet goed, dus terug naar de weg vanwaar ik kwam. Ik rij deze verder en dan zie ik bij een verkeerslicht naar de rechts de D8 aangegeven. Die richting volg ik en dan links naar Oermingen. De weg daar is afgesloten door wegwerkzaamheden, maar het is zaterdag en dus wordt er niet aan de weg gewerkt.

Voor het oorlogsgraf moet ik bij een kerk zijn. Die zie ik, maar er is geen groen bordje. Honderd meter verder is nog een kerk en daar zie ik dat wel. Het stortregent ondertussen en dus gauw wat foto's maken, ook van het oorlogsgraf van het Gemenebest uit WOII. Van de omgeving zie ik nu niet zoveel, maar ik rij wel stug verder. Ruim 14 km volg ik de D915 naar Sarreguemines en daar heb ik redelijk snel de grote stedelijke begraafplaats gevonden. Hier is een ereveld van 41 omgekomen Russische krijgsgevangenen. Op de plattegrond bij de ingang is dit niet aangegeven, dus moet ik in de regen gaan zoeken. Eerst maar naar links en een eind verder zie ik voor een haag een zestal dezelfde grafstenen staan. Ik loop daar naartoe en hier liggen Franse soldaten begraven, die in WOII zijn gesneuveld. Er tegenover staat nog een rij van zes grafstenen. Ik loop verder en dan zie ik langs de lange zijde aan de achterkant witte driehoekige stenen staan. Dit zijn de grafstenen van de Russen, waaronder ook een aantal van vrouwelijke soldaten.

Enkele stenen bevatten twee namen en aan het begin en het eind van de rij liggen onbekende soldaten begraven. Het regent nu nog harder, maar ik loop nog naar het oude gedeelte van de begraafplaats.

De grafmonumenten zijn hier vaak erg groot en protserig. Ik maak maar wat foto's, maar hoe deze er uit zien, weet ik niet, want ik heb een hoesje over het beeldscherm gedaan om dit tegen de regen te beschermen. Wanneer ik goed kijk, dan kan ik het beeld zien, maar daar heb ik nu geen zin in. Ik ga terug naar de voorrangsweg en daar moet ik verplicht naar rechts, terwijl ik eigenlijk naar links moet. Dat laatste doe ik dan ook en na een stukje N61 sla ik rechtsaf naar St. Avold om de D910 te gaan volgen. Na tien km verlaat ik deze weg en al gauw ben ik in Duitsland. Het is gelukkig nu weer droog. Ik kom door de plaats St. Nikolaus en in een haarspeldbocht zie ik een houten beeld van deze bekende persoon staan. Na Karlsbrunn rij ik over de L277 weer eens door het bos en later richting Überherrn is dit ook het geval. In deze laatste plaats moet ik op een rotonde naar links, dat gaat en na 2,1 km moet ik einde weg links, wat ik ook doe. Na een paar honderd meter ben ik bij een voorrangsweg en aan de andere kant hiervan is een 30-km zone. Dit kan volgens mij niet kloppen en dus ga ik naar rechts. Ik volg deze weg een eind en kom dan tot de conclusie, dat ik misschien toch die zone in had moeten. Ik draai om en doe wat juist is.

Net in Berus staat een beeld van een ezel, die een pet in Duitse kleuren op heeft en een Duitse vlag bedekt zijn rug. Ik ben nu toch aan het dwalen geweest en daarom wijk ik van de route af om naar het Europadenkmal te gaan. Een hoge en volgens mij lelijke toren staat boven op de heuvel en dat is het monument. Na Hemmersdorf dwaal ik weer, waarschijnlijk omdat de route over een onverharde weg gaat. In Furweiler draai ik om en ik zie een eindje verder een auto stoppen om mij rustig te laten draaien. Iets verder stop ik om op de kaart te kijken en de automobiliste vraagt me waar ik naartoe moet. Dat is Oberesch en



daarvoor moet ik weer omdraaien en de weg volgen. Bij een Sportplatz moet ik naar links gaan en dan kom ik in die plaats. Dat klopt helemaal en op de kaart zie ik, dat dit eigenlijk niet de geplande route is, maar wat geeft het: ik volg weer de route. Ik rij een eind over de L172 tussen graanvelden in en de lucht wordt weer donkerder. Ik kom weer dicht bij de Franse grens en dan volg ik de fietsroute naar Perl. Deze heb ik ongeveer vier weken geleden aan het eind van de Vriendschapsrit ook gereden toen ik op weg was naar Orscholz. Na een smalle en steile afdaling naar Büdingen is het nog maar 17 km naar Pension Köck in Perl, maar in de stromende regen, zoals nu, duurt dit veel te lang. De familie blijkt nog op vakantie te zijn en komt vanavond thuis, maar hun dochter, die er naast woont, neemt de honneurs waar. Na een verkwikkende douche loop ik naar beneden Perl in. Ik wil eigenlijk een Schnitzel gaan eten, maar bij het restaurant, waar ik vorig jaar ben geweest, stopt net een bus. Alle passagiers gaan daar naar binnen en dus zal het wel erg druk worden. Er tegenover is een pizzeria, waar men net de tafels en stoelen op het terras aan het droogmaken zijn. Dit staat mij wel aan en dus ga ik op het terras zitten. Hier serveert men ook schnitzels, maar om nou bij een Italiaan dat te eten, dat zie ik niet zo zitten en daarom neem ik een pizza Mama Mia (genoemd naar het restaurant). Het smaakt erg goed en daarna heb ik nog zin in een ijsje en bij de chef bestel ik een grote. Hij zal er voor zorgen en ik krijg een coupe met zeker acht bolletjes ijs mit Sahne en het kost maar zes euro. Ook dit smaakt erg goed.

Daarna wandel ik terug naar mijn overnachtingsadres, waar ik op het balkon de rest van dit verhaal schrijf onder het genot van het laatste blik Weizen, dat ik in Oostenrijk heb gekocht. Morgen is het 70 km Autobahn en daarna 20 km N4 naar Martelange voor een toertocht van ruim 190 km door Luxemburg en Duitsland. Na afloop is het bijna 300 km naar huis en dan zit deze vakantie er op.

DE LAATSTE DAG EINDIGT MET ERG VEEL REGEN (zondag 6 juli.)

Rond kwart over zeven vertrek ik uit Perl en al gauw rij ik op de A8 richting Luxemburg. In dat land tank ik nog langs de snelweg en daarna ben ik redelijk vlot in Martelange voor de inschrijving van La Balade des Grands Ducs van MC Les Grands Ducs. Er zijn al een aantal bekenden en al snel volgen er nog meer. Een half uurtje later begin ik aan een mooie rondrit door het land Luxemburg en door de Eifel. Het is hier natuurlijk helemaal niet moeilijk om een mooie route uit te zetten. Welke weg je ook neemt, het is bijna altijd mooi. Onderweg stop ik verschillende keren om foto's te maken, want ik wil er vandaag nog ruim 300 maken en dan heb ik er deze vakantie meer dan 10.000 genomen. Na ruim 60 km ben ik bij de eerste controle in Dasburg-Pont. Het is bewolkt weer, maar nog steeds droog, al zie ik in de verte wel donkere wolken. Nu gaat het Duitsland in en daar is het ook mooi. Uiteindelijk gaat het over de B50 en er staat een aantal keren aangegeven, dat richting Vianden "gesperrt ist". Ik rij toch door en in Geislingen is de weg onverhard. In een dom moment besluit ik om hier toch de omleiding te volgen. Waarom ik dit doe, weet ik niet, waarschijnlijk heeft het met de vermoeidheid te maken. Ik zie nog een tweede bord Umleitung en daarna niet meer.

Volgens Luc uit Menen, die ik bij de tweede controle in Vianden spreek, waren er meer borden, dus vermoeidheid en ook niet goed opletten. Ik volg de weg zoveel mogelijk naar rechts om zo weer op de B50 te komen, maar dat lukt helemaal niet. Op een gegeven moment kan ik kiezen om rechtdoor naar Echternacherbrück te rijden of naar rechts naar Wallendorf. Dat laatste doe ik maar en wat later ben ik weer in het Groothertogdom. Maar welke richting nu, want Vianden staat niet aangegeven. Dan toch maar de topkoffer openmaken en de kaart pakken. Die van België en Luxemburg heb ik niet bij me, maar op een kaart van Duitsland staat ook een stukje Luxemburg. Nu zie ook, dat ik rechtdoor moet en iets later zie ik op een bord, dat het nog 17 km naar Vianden is. Hè hè, dat lucht op, ik kom weer op de route, al heb ik ruim 30 km te veel gereden. Ik rij Vianden van de verkeerde richting binnen, maar ik ben toch snel bij het Centre Culturel Larel, waar ik de tweede controlestempel krijg. Hier lever ik ook mijn bon voor de barbecue in en het eten smaakt erg lekker. Hiervoor heb ik vanmorgen geen ontbijt genomen en dat is een juiste beslissing geweest.

Terug op de motor gaat het richting Esch-sur-Sûre en onderweg begint het te stortregenen. Daarom laat ik het tempo een heel eind zakken. De wegen zijn mooi, maar van de omgeving zie ik weinig meer. Bij de derde controle in Bourscheid is het gelukkig bijna droog en dat wordt het een eind verder helemaal. Zo kan ik bij het laatste stuk van de route ook nog van de omgeving genieten en wat meer foto's maken. Tegen drieën ben ik bij de finish en een half uurtje later vertrek ik voor de laatste km's naar huis. Na ruim 60 km moet ik toch een parkeerplaats oprijden, want ik val bijna in slaap. Ik loop daar wat rond en doe dan mijn gezicht af met water. Nu kan ik er weer tegen en bij Luik ga ik richting Hasselt. Daar verlaat ik de snelweg om verder noordwaarts naar Eindhoven te rijden. In Lommel tank ik voor de laatste keer deze vakantie en dan gaat het weer verder. Bij Waardenburg verlaat ik de snelweg om bij McDonald's wat te gaan eten, iets wat ik de laatste jaren aan het eind van de vakantie steeds doe. Ik ga op het terras onder een grote parasol zitten en iets later begint het te stortregenen, maar voorlopig zit ik toch droog. Na het eten ga ik toch naar huis, want ik heb geen zin om te wachten tot het droog is. Zeiknat kom ik thuis en in de regen maak ik de laatste foto's om aan het benodigde aantal te komen. Wanneer ik alle spullen binnen heb staan, is het droog, dus ik had beter in Waardenburg kunnen wachten, maar ja, dat heb ik niet gedaan. Je weet natuurlijk ook niet wanneer een bui over is.

TENSLOTTE

Het is een leuke vakantie geweest met wisselend weer, maar gelukkig nooit een hele dag slecht weer. Ik heb weer veel gereden, veel gezien en veel foto's gemaakt. De Deauville heeft zich prima gehouden, maar het is wel de laatste keer, dat ik met deze op vakantie ben geweest. Met nummer vier heb ik ondertussen al weer wat km's gereden.

OVERZICHT VAN DE GEREDEN AFSTANDEN PER DAG VAN DE VAKANTIE 2014:

aantal	werkelijk	geplande werkelijk			
		afstand route	gereden afstand	geplande passen	werkelijk passen
zaterdag 21 juni	Meteren – Orscholz (D)	436	459		
zondag 22 juni	Orscholz (D) – Holzschlag (D)	370	384		
maandag 23 juni	Holzschlag (D) – Andermatt (CH)	231	241	3	1
dinsdag 24 juni	Susten-, Nufenen- en Grimselroute	264	267	7	7
woensdag 25 juni	Grimsel-, Glaubenberg-, Glaubenhühlen- en Sustenroute	276	278	7	7
donderdag 26 juni	Andermatt (CH) – Nauders (A) via Julierpass	339	341	8	8
vrijdag 27 juni	Kaunertal-, Pitztal- en Samnaunroute	263	275	6	6
zaterdag 28 juni	Livigno- en Samnaunroute	293	303	14	12
zondag 29 juni	Route dal Adige/Etsch en zijdalen	219	232	5	2
maandag 30 juni	Nauders (A) – Faschina (A) via Silvretta	336	339	8	10
dinsdag 1 juli	Kerken- en kapellenroute	166	188	2	2
woensdag 2 juli	Flüela- en Albularoute	322	323	9	9
donderdag 3 juli	Walensee- en Säntisroute	267	278	9	9
vrijdag 4 juli	Faschina (A) – Lierbach (D)	312	336	3	3
zaterdag 5 juli	Lierbach (D) – Perl (D)	279	325	1	1
zondag 6 juli	Perl (D) – Martelange (B)	91	94		
	La Balade des Grands Ducs, MC Les Grands Ducs	200	224		
	Martelange (B) – Meteren	289	290		
	totaal	4.953	5.177	82	77
	gemiddeld (16 dagen)	291	305		



Alex Loef.

L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2016



01/01/2016 - 30/11/2016

MEERPROVINCIEENRIT

MTC Motivatie

Doorlopend - 5 punten

Start te: Diverse locaties, ,

Info: Jochem Kuiper Tel.: 06-29571673

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Omgeving: Limburg Inschrijven vanaf: 00:00 tot 00:00

Extra info: € 5,00 op rekeningnummer NL38INGB002972580 o.v.v. naam/adres/ woonplaats en evt. e-mailadres. Zie ook www.motovatie.nl Meerdere startpunten. Op papier en GPS Garmin en TomTom.

31/01/2016

GEZELLIGHEIDSRIT

MTC Bergeijk

Toerit - 5 punten

Start te: Verkeersschool v.d. Moosdijk, Eykereind 68, 5571 ED Bergeijk

Info: Arie v/d Moosdijk Tel.: 0497-572580 , Jolanda Luijten Tel.: 0497-577135

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.). Lengte: 100 km. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00

Extra info: Incl. soep en koffie en gezelligheid. Route op GPS/Garmin beschikbaar. Heb je geen GPS rij dan om 11.00 uur mee met leden van MTC Bergeijk.

07/02/2016

26e KOUDE FEBRUARIRIT

MC de Kraats

Toerit - 5 punten

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

Info: Rene van Schaik Tel.: 06-36446424 , detoercommissie@mcdekraats.nl

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) , Lengte: 120 km. Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00

Extra info: Route ook op GPS/Garmin. Incl. erwtensoepp na afloop. www.mcdekraats.nl

28/02/2016

KRIEBELRIT

MTC de Steur

Toerit - 5 punten

Start te: KWC Hoeve, Schansdijk 3, 8263 AZ Kampen

Info: www.mtcdesteur.nl. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 150 km.

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:30

Extra info: Route ook op GPS.

06/03/2016

38e VOORJAARSRIT

MC Contact Dordrecht

Toerit - 10 punten

Start te: Clubgebouw Contact, Grote Kerkplein 1C, Dordrecht

Info: voor 6 maart Tel.: 06-11221966 , op 6 maart Tel.: 06-26850512

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.) Lengte: 120/170 km. Inschrijven vanaf: 09:00 tot 13:00

Extra info: Te bereiken door vanaf de invalswegen afslag Centrum te volgen. Daarna richting Grote Kerk aanhouden en na de Grote Kerk direct rechtsaf. Ons clubgebouw bevindt zich na 100 meter aan linker kant. Koffie en thee gratis. Div. prijzencheques.

De route tevens verkrijgbaar via gps@mcontactdordrecht.nl

06/03/2016

KLAPPERTANDRIT

MC Nijverdal-Hellendoorn

Toerit - 10 punten

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

Info: Frank Bossink Tel.: 06-24271102 , frank.bossink@live.nl

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.) Lengte: 160/250 km.

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Incl. koffie bij vertrek. Routebeschrijving en GPS. Internet; www.mcnh.nl