

L.O.O.T. INFOWIJZER



FEBRUARI 2021

INHOUDSOPGAVE

2. INLEIDING
3. COLOFON
4. VAN HET L.O.O.T.
7. MONDKAPJE AAN.....
9. UIT DE CLUBBLADEN
14. VAN DE CLUBS
15. MOTORNIEUWS
26. OP EEN ENFIELD....
28. L.O.O.T. KALENDER

De volgende infowijzer verschijnt maart 2021. Uw kopij gaarne voor 28 februari naar infowijzer@loot.nl

Inleiding

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

Het LOOT stelt zich ten doel:

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

Het LOOT wil dit bereiken door middel van:

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

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



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

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	(ad interim)	Martin Molenaar	06-12102606	voorzitter@loot.nl
Secretaris		Karin Hogenbirk	06-14426487	secretariaat@loot.nl
Penningmeester	(ad interim)	Melvin Smith	06-10921205	penningmeester@loot.nl
		Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
		PR Vacant		pr@loot.nl
		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl

De Coördinatoren -----

PR		Vacant		pr@loot
Internet		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl
Clubprofielen		Laurens Boersma	06-16402205	clubprofielen@loot.nl
Contact motorbladen		Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Redactie Infowijzer		Henk Bijkerk	078-6101174	infowijzer@loot.nl
Toercompetitie /Toerkalender/Inschrijf-formulieren		Theo Kraaij	06-30542133	toerkalender@loot.nl

Adressen -----

Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten

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

Copy infowijzer

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

Financiële zaken

Penningmeester (a.i.)

Jan van der Heydenstraat	101, 3744 BB Kootwijkerbroek	06-10921205	penningmeester@loot.nl
--------------------------	------------------------------	-------------	------------------------

Verzending eigen clubblad naar het LOOT (liefst digitaal)

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

Van het L.O.O.T.

Zoals vermeld in de laatste Infowijzer van 2020 hebben zich, uit de gelederen van de aangesloten clubs, twee personen kandidaat gesteld die zich graag willen gaan inzetten voor het LOOT. Na enkele gesprekken hebben wij geconcludeerd dat zij passen binnen het huidige bestuur en wij het volste vertrouwen hebben hen tot ad interim te benoemen.

Omdat het onduidelijk is wanneer zich de mogelijkheid gaat voordoen in extra Algemene Leden Vergadering bijeen te komen, zullen Martin Molenaar als ad interim voorzitter en Melvin Smith als ad interim penningmeester optreden tot zij op de eerstvolgende Algemene Leden Vergadering officieel benoemd kunnen worden.

In aansluiting op de voordracht kunnen wij meedelen dat wij van geen enkele club een bezwaarschrift hebben ontvangen.

Met deze uitkomst kunnen wij Martin en Melvin verwelkomen tot het dagelijks bestuur van het LOOT.

Op de eerstvolgende Algemene Leden Vergadering zal definitieve benoeming gaan plaatsvinden.

Wij danken bij deze alle clubs voor het vertrouwen en zien uit naar een plezierige samenwerking.

Namens bestuur LOOT,

*Karin Hogenbirk
Secretariaat LOOT*

Hieronder stellen Martin Molenaar en Melvin Smith zich voor.

Even voorstellen: Martin Molenaar



Ik ben Martin Molenaar en als lid verbonden aan CMV op Weg. Ik ben 36 jaar, getrouwd en we wonen met veel plezier in Buitenpost, Friesland. In het dagelijks leven ben ik werkzaam als strategisch- en operationeel inkoper bij Alewijnse Netherlands.

Op mijn 23e ben ik begonnen met motorlessen, maar door omstandigheden ben ik toen gestopt. Vervolgens heb ik het 5 jaar geleden weer opgepakt en ben ondertussen zeer actief rijder.

Naar aanleiding van de openstaande bestuursfuncties ben ik in contact gekomen met de scheidend voorzitter en het bestuur. In deze gesprekken zijn mij de plannen ter ore gekomen mbt de toekomst van LOOT en de mogelijke samenwerking met het KNMV. Daarnaast zou ik graag willen onderzoeken wat er leeft binnen de aangesloten verenigingen om ervaringen te kunnen bundelen wat alleen maar ten goede kan komen voor de ontwikkeling en de toekomst van LOOT in zijn geheel.

Even Voorstellen: Melvin Smith



Mijn naam is Melvin Smith. Ik ben in Engeland geboren in 1955 en in 1971 naar Nederland verhuist. Ben gelukkig getrouwd en wij hebben samen 5 zonen, 19 kleinkinderen en 2 achterkleinkinderen. Sinds een jaar verhuist van onze woonboerderij in Voorthuizen naar een mooi appartement in Kootwijkerbroek. Ik rij al motor vanaf mijn achttiende. De eerste jaren Honda en de laatste vijftien jaar BMW. Ik ben lid van CMV Op Weg. Sinds ik in ons appartement woon beheer ik de financiën voor de vereniging van eigenaren. De stap naar penningmeester van LOOT is een mooi vervolg op wat ik nu al doe. Ik hoop op een vruchtbare en prettige samenwerking met de motorrijders en niet te vergeten de Clubs.

Het LOOT zoek nu nog naar een persoon die de PR inzake het LOOT wil behartigen. Heeft u interesse of wil u hierover meer inlichtingen hebben stuur dan een mail naar bestuur@loot.nl.



Inmiddels heeft de eerste bestuursvergadering van het nieuwe (ad interim) bestuur plaatsgevonden. Vanwege de geldende Coronamaatregelen gebeurde dit online.



Op de afbeelding ontbreken Laurent Boersma en Henk Bijkerk

Mondkapje aan de spiegel? Mij niet gezien!



MotorNL doet dringende oproep mondkapje niet aan de achteruitkijkspiegel te hangen vanwege veiligheid motorrijders.

‘Het spijt mij zo verschrikkelijk, ik heb je echt niet gezien.’ Het is voor veel motorrijders die ooit werden aangereden door een automobilist helaas een bekende zin. Vaak blijkt uit politieonderzoek dat de automobilist echt wel goed gekeken had, maar simpelweg de motorrijder niet opmerkte.

Doordat steeds meer mensen hun mondkapje aan de binnenspiegel hangen, wordt dit gevaar onnodig groter. Eén mondkapje aan je spiegel is namelijk voldoende om een motorrijder en vanzelfsprekend fietser, brommerrijder of voetganger te doen ‘verdwijnen’. Omdat een achteruitkijkspiegel in Nederland altijd aan de rechterkant van de bestuurder zit, kan deze situatie letterlijk levensgevaarlijke voorrangssituaties opleveren.

Eén mondkapje aan je spiegel is voldoende om een motorrijder en vanzelfsprekend fietser, brommerrijder of voetganger te doen ‘verdwijnen.’ Een uitspraak die wordt bevestigd door Ad van de Wiel, motortestcoördinator binnen MotorNL en jaarlijks goed voor tienduizenden kilometers op de meest uiteenlopende motoren: ‘Fluorescerend pak, reflectie op mijn motor, van plaats op de weg veranderen als ik een kruising nader; ik doe er alles aan om zichtbaar te zijn in het verkeer. En nu verdwijnt ik achter een mondkapje?’ In Luxemburg is het inmiddels al verboden om een mondkapje aan de spiegel te hangen, op straffe van een boete van 49 euro. ‘Geen enkel voorwerp dat vreemd is aan de normale uitrusting van het voertuig mag het zicht van de bestuurder belemmeren, noch zich in het gezichtsveld van de bestuurder bevinden’, aldus de Luxemburgse verkeerswet.

In Nederland en België staat het niet zo expliciet vermeld in de verkeersregels, maar in beide landen kun je wel degelijk een boete krijgen als je zicht wordt belemmerd door een onnodig voorwerp, in dit geval bijvoorbeeld een mondkapje. De boete in Nederland bedraagt 150 euro, exclusief 9 euro, in België tussen de 110 en 120 euro.

Wanneer blijkt dat het 'onnodig voorwerp' een aanrijding veroorzaakt heeft, kan de boete veel hoger uitvallen en kan dit eveneens gevolgen hebben voor de vergoeding van de verzekering. De kans dat je een boete krijgt is echter klein, zo liet de politie eerder al weten in verschillende landelijke media. In Duitsland wordt op advies van Dekra aangeraden geen mondkapjes aan de binnenspiegel te hangen. Vanwege een belemmerd zicht, maar ook omdat autobestuurders op deze manier zouden kunnen wennen aan iets dat beweegt in hun zichtveld. Hierdoor bestaat het gevaar dat je minder oplettend zou zijn bij echt gevaar en eerder kwetsbare verkeersdeelnemers over het hoofd ziet.

Overigens is er ook een andere reden waarom je een mondkapje beter niet aan je achteruitkijkspiegel hangt en dat is de hygiëne. Volgens experts 'strooi' je op deze manier het coronavirus in het rond waardoor inzittenden onnodig risico lopen om besmet te raken.



UIT DE CLUBBLADEN



Hoe een verkeersboete vermijden!!

De volgende keer dat je door een politieagent tegengehouden wordt voor overdreven snelheid moet je het volgende maar eens proberen. Met wat geluk heb je geen boete.

Agent : Goiedag, mag ik uw rijbewijs even?

Jij : Heb ik niet meer. Het werd ingetrokken na mijn vijfde boete.

Agent : Toon me dan maar even het registratiebewijs van deze motor.

Jij : Het is mijn motor niet. Ik heb hem net gestolen.

Agent : Je hebt deze motor gestolen?

Jij : Inderdaad. Maar nu ik er aan denk... Ik dacht dat ik het registratiebewijs gezien heb toen ik mijn pistool in mijn tanktas stopte.

Agent : Er zit een pistool in de tanktas?

Jij : Ja, dat heb ik daar gelegd nadat ik de vorige eigenaar neergeschoten had en zijn lijk in de topkoffer gestoken heb.

Agent : Er zit een lijk in de topkoffer?

Jij : Ja mijnheer.

De agent zal dan versterking laten aanrukken en binnen de kortste keren staat er vast wel een officier bij je motor.

Officier : Mag ik uw rijbewijs even?

Jij : Natuurlijk, hierzo... Nog volledig in orde.

Officier : Van wie is deze motor?

Jij : Van mij natuurlijk. Hier heeft u het registratiebewijs.

Officier : Kan u zeer langzaam de tanktas even open maken? Ik wil graag zien of er een pistool in ligt.

Jij : Natuurlijk, maar er ligt geen pistool hoor.

Officier : Maakt u ook even uw topkoffer open. Er werd mij gezegd dat er een lijk in ligt.

Jij : Een lijk? Nee hoor, kijk maar.

Officier : Ik begrijp het niet. De agent die u tegen hield beweerde dat u geen rijbewijs had, dat u deze motor gestolen had, dat er een pistool in de tanktas lag en dat er een lijk in de topkoffer zat.

Jij : Jaja... En die onnozelaar heeft u vast ook verteld dat ik te snel reed zeker?

Ridders van de open knalpot

Laten we een spelletje spelen. Niemand kan de discussie in de media over lawaaimotoren zijn ontgaan. Dagbladen staan vol ingezonden brieven. Schrijfsels die bol staan van de verontwaardiging over decibel brakende motorrijders die het voor alles en iedereen verpesten. Uit welk medium komt volgens jou het volgende stukje tekst dat een lans voor motorrijders breekt? 'Ook een uitzondering is – gelukkig! – het opnemende van kwaadaardige stukjes in dagbladen over motorfietsen en hun berijders. Zeker, er zijn nog enkele ridders van de open knalpot, maar dit zijn er steeds minder en bij de goede soort motorrijders zijn ze niet welkom. Dat een krant zonder enig commentaar een stukje opneemt, waarin alle motorfietsen als 'duivelse brouwsels' en 'rustverscheurders' uitgekreten worden, terwijl de schrijver hun berijders voorstelt als 'de motormonsters', die 'de donder uit hun vurige bliksem jagen', gaat toch een heel stuk te ver!' Deze heerlijke poëzie komt uit Weekblad MOTOR. Dat is niet zo spannend, wel het jaar waarin het te lezen viel: 1949. Het lawaai vraagstuk is dus van alle tijden en zeker niet exclusief voorbehouden aan tijden van pandemie. Motorrijders kregen in de loop der jaren bovendien 'iets' meer luisterend publiek. In 1949 had Nederland tien miljoen inwoners, het zijn er nu zeven miljoen meer. Bovendien hebben we tegenwoordig tienduizend manieren om onze mening te ventileren en dat gebeurt dan ook grif. Voor- en tegenstanders ruziën dus al zeventig jaar over lawaai pijpen en we zijn nog geen stap verder. Toch zegt iets in me dat het binnenkort gebeurd kan zijn met "lawaaipapagaaimotoren." Het ontbreekt de politie nog aan capaciteit, maar er is een breed maatschappelijk draagvlak om herriemakers aan te pakken. Het is een kwestie van tijd voordat het – net als in Duitsland – gaat gebeuren. Is dat erg? Van het geluid van een klassieke driecilinder, V-twin of boxer die ongedempt het rechte eind van het circuit van Chimay opknalt, kan ik oprecht genieten.

Een peloton Moto3-, Moto2- of MotoGP-motoren is goed voor kippenviel. Laat diezelfde ongedempte triple, V-twin of boxer echter langs mijn voordeur rijden en ik vervloek de 'ridder van de open knalpot' in het zadel. Vroeger niet hoor. Toen vond ik 'duivelse brouwsels' net zo schitterend op de openbare weg als op het circuit. De brave burgerman waart tegenwoordig blijkbaar in mij rond, want op straat vind ik het niet meer kunnen. Alle ingezonden brieven bewijzen dat ik niet de enige ben. In het kader van 'Choose your battle' maak ik me wel sterk voor circuits. Het lijkt me vreselijk als we daar ook alleen naar fluisterbrommers moeten luisteren. Nooit meer kippenviel als coureurs 'de donder uit hun vurige bliksem jagen'. Vreselijk, daar moet een mens toch niet denken.

Wordt het iets veiliger op de weg voor motorrijders?

Door: Marien Cahuzak

Je had er wellicht nog nooit van gehoord, maar vanaf vandaag werken ze en dat is goed nieuws voor ons, motorrijders. Iedereen die regelmatig met de motor op pad is, zal ongetwijfeld al een keer – hopelijk bijna – over het hoofd gezien zijn door een automobilist, vrachtwagenchauffeur of desnoods een fietser. Zelfs een kort 'ja' als antwoord kan al grote gevolgen hebben voor het overige verkeer. Overdreven? Afleiding is de grootste risicofactor in het verkeer, zei Miranda Maasman, verantwoordelijk voor het Platform Verkeersveiligheid van RAI Vereniging, twee jaar geleden al. 'Onderzoek heeft aangetoond dat appen achter het stuur tweemaal zoveel ongevallen veroorzaakt als rijden met teveel alcohol op.' Ondanks diverse campagnes van de overheid, blijft het percentage appende weggebruikers onverminderd groot. Daar moeten de anti-appcamera's verandering in gaan aanbrengen. Met een boete van 240 per overtreding gaat er waarschijnlijk flink wat geld verdiend worden met deze camera's, want mogelijke overtredingen worden automatisch doorgestuurd naar het CJIB. Bij het CJIB voert een BOA de definitieve beoordeling uit. Hierna wordt een verkeersboete op kenteken verstuurd. De foto's zijn zo duidelijk, dat dit voor het OM voldoende bewijs is om een boete op te leggen. Uiteraard kunnen de foto's door de kentekenhouder worden opgevraagd en mag in je beroep gaan. De camera's worden sinds kort, met succes, in Australië gebruikt. In Europa is Nederland het eerste land dat deze camera's echt in gaat zetten. In de testperiodes werd een groot aantal overtredingen geconstateerd: op een bepaalde testdag werden met twee camera's 400 overtredingen gesignaleerd. Dat is dus bijna 100.000 euro aan boetes!

De camera's functioneren dag en nacht en bij alle weersomstandigheden, en zijn daarnaast ook nog makkelijk te verplaatsen. Zo kan het systeem elke dag op een andere locatie geplaatst worden.

Om misverstanden te voorkomen; ook op de motor is het verboden je telefoon vast te houden als je onderweg bent. Daar moet je als motorrijder inderdaad wel een beetje talent voor hebben, maar we zeggen het toch maar even.

Mocht je betrapt worden, kost je dat gewoon 240 euro. Ai! Het automatisch handhaven op handheld telefoongebruik is overigens slechts één van de innovaties in verkeershandhaving van het Openbaar Ministerie. Daarnaast worden er dit jaar bijvoorbeeld twintig nieuwe trajectcontrolesystemen op provinciale wegen in gebruik genomen, en loopt er een proef met verplaatsbare flitspalen in Rotterdam en Noord Brabant. Het is maar dat je het weet...

Liever geen motor

Ze heette Floor en had na honderd internetdates nog steeds geen man. 'Er zijn wel heel veel dingen waar ik bij voorbaat op weggklik,' zei ze. 'Kleine kinderen, vissen, honden, motoren, foto's zonder tekst, mannen die schrijven dat ze alleen een latrelatie willen, autoselfies.' Het artikel over vrouwelijke webdatemaniakken stond in het Volkskrant Magazine, en pas aan het eind van de zin realiseerde ik me dat Floor het m-woord had genoemd. Verbluft staarde ik naar het papier: iemand meteen afwijzen omdat hij een motor heeft?!

Maar... dat is toch juist een pré?! Ik herinnerde me dat ik me als onzekere puber vastklampte aan de absolute wetenschap dat als het over een paar jaartjes niet erg zou lukken met de vijandelijke sekse, ik gewoon een gemotoriseerde tweewieler moest kopen. Inderdaad had ik als student enig succes met de van mijn vader geërfde Honda CX 500 E. Vervolgens bezat ik een Suzuki Bandit, een Yamaha V-Max en een Honda X11. Vooral de V-Max vonden vrouwen mooi. Ik verleidde er zelfs een rijke juriste van een multinational mee, die mij een hopeloze armoedzaaiër maar mijn boulevardblaffer buitengewoon sexy vond. Een week na het Volkskrant-artikel vertel ik er op kantoor over tegen collega-motorrijder Jeroen. Hij blijkt het stuk ook te hebben gelezen. 'Ik was niet eens zo verbaasd. Ik heb zelf ook gemerkt dat een motor juist tegen je kan werken op de liefdesmarkt.' 'Ik zou mijn voorlaatste vriendin in Den Haag ontmoeten, en was bewust met de motor gekomen, helm in mijn oerlelijke topkoffer weggestopt zodat ik haar na de date heel casual naar huis zou kunnen rijden. Maar helaas. "Homoding", mompelde ze toen we bij de motor stonden. Waarbij ze vooral het kabaal van een motor en vooral van motorgroepen ernstig onaantrekkelijk achtte.

Dus droop ik af met m'n Yamaha TDM 900. Zij de tram in en ik op de motor naar huis.' 'Wat een nuffige muts!' zeg ik verontwaardigd. 'Wees blij dat het niks geworden is!' Jeroen schraapt zijn keel. 'Eh, het is iets anders gegaan. Daarna stuurde ze een berichtje dat ze dus wel mij wilde. Als ik niet met de motor was gekomen, waren we wel bij haar thuis geëindigd. Ze was vervolgens drie jaar lang mijn vriendin. En ze is nog wel eens mee geweest achterop. Maar ze bleef eerder ondanks dan dankzij die motor bij me.' Ik knik. 'Ik snap het eigenlijk ook wel. Een TDM 900. Zo'n forenzending voor gele hesjes. Hoe vind je zelf dat zo'n apparaat eruit ziet?' Jeroen, zuchtend: 'Niet als een vrouwenmagneet. Maar dat was het probleem niet. Ze had gewoon niks met motoren. En zo zijn er steeds meer vrouwen. Dat er bij benzinepompen zo vaak grijze en kale koppen onder die helmen vandaan komen, zal voor ons imago ook wel niet helpen.' Ongerust googel ik de combinatie 'motoren', 'mannen', 'aantrekkelijk' en 'vrouwen'. Eerste zoekresultaat is een site die fem-fem.nl heet. Kop: 'Waarom vrouwen wild worden van mannen op motoren'. Gelukkig! Ik lees: 'Een man die controle heeft over zo'n grote Harley tussen z'n benen. Zwijmel. En dat je boy zegt: "Laten we een stukje gaan rijden", en dat je dan spontaan richting zee gaat. Perfecte date wat ons betreft.' Er staat een foto bij van een langharige krullenbol met bedroom eyes en een Triumph. Gerustgesteld mail ik Jeroen het artikel. 'Niks aan de hand. Koop een Triumph of een Harley, transformeer jezelf in Chris Cornell en bingo!' Meteen krijg ik bericht terug. 'Top! Ik ga sparen. En groeishampoo kopen!'

Boudewijn Geels

Beroepen in moeilijkheden

- De aardappelhandelaar kan het niet meer rooien
- De kruidenier gaat om zeep
- De kapper zit met zijn handen in het haar
- De manufacturier is de klos
- De schipper is aan lager wal geraakt
- De bloemist zit op zwart zaad
- De tandarts ziet er geen gat meer in
- De slager gaat het niet naar den vleze
- De waarzegster ziet de toekomst donker in
- De kolenboer zit in zak en as
- De bakker heeft geen brood meer op de plank
- De schoorsteenveger ziet zwart van de honger
- De timmerman is op zijn vingers getikt
- De molenaar is gekortwiekt, maar maalt daar niet om

- De chirurg is een oor aangenaaid
- De acrobaat is over de kop
- De elektricien is tegen de lamp gelopen
- De dokter heeft pijn in zijn buik
- De badmeester kan het hoofd niet boven water houden
- De poelier is het haasje
- De lijmfabrikant zit onder de plak
- De ballonvaarder is door de mand gevallen
- De brandweerman is uitgeblust
- De breister voelt zich in de steek gelaten
- De machinist is uitgerangeerd
- De KLM zit aan de grond

VAN DE CLUBS

MC Roadrunner

Nieuw Secretariaat: Rien Huijbregts

(tevens voorzitter)

06-33140399



MOTORNIEUWS



Motorbeurs Utrecht 2021 nu toch volledig geannuleerd

De MotorOutletbeurs Utrecht, die als vervanger voor Motorbeurs Utrecht gepland stond voor 19 tot en met 21 februari 2021 bij Jaarbeurs in Utrecht, is geannuleerd. De huidige, strenge lockdown, die tenminste tot 9 februari 2021 duurt en de onzekerheid over wanneer Jaarbeurs daarna weer open kan, ligt volgens organisator Koninklijke Jaarbeurs ten grondslag aan deze beslissing.

Hoe de motorfiets digitaal moet communiceren met de auto

Op dit moment werken er verschillende motorfiets fabrikanten samen om het motorrijden veiliger te maken. BMW, Honda, KTM en Yamaha zijn voor deze samenwerking aangesloten bij CMC (Connected Motorcycle Consortium). In het kort komt het hier op neer dat door de bundeling van kennis van deze merken en andere organisaties er een standaard ontstaat om motorfietsen te verbinden met elkaar, met andere voertuigen en met verkeerssituaties.

Dat dit hard nodig is mag duidelijk zijn. Steeds meer automerken brengen namelijk modellen op de markt die (deels) zelfstandig rijden. Hierin is niet altijd rekening gehouden met de motorrijder. Waardoor deze bijvoorbeeld door het voertuig niet 'gezien' wordt.

Daarnaast zijn er met de komst van het 5G-netwerk meer mogelijkheden om een netwerk op te zetten, waarbij auto's met elkaar communiceren. Zo worden er al testen gedaan met zelfrijdende vrachtwagens in kolonne, waarbij de voorste vrachtwagen aan de achterse doorgeeft of er geremd of opgetrokken dient te worden. Hierin is zelfs al een project opgezet met de naam C-IST (Cooperative Intelligent Transport System). Dit project heeft als doel om de draadloze communicatie tussen voertuigen te bevorderen, maar motorfietsen zijn hierin niet of nauwelijks meegenomen.

Op basis van bovenstaande is het CMC project gestart. Juist om motorfietsen ook (letterlijk!) op de radar te zetten. Door de communicatie met overige voertuigen, kan er namelijk verschillende informatie gedeeld worden. Waaronder locatie, snelheid, vertraging, versnelling etc. Dit komt uiteraard de veiligheid alleen maar ten goede, omdat de voertuigen aan de hand van deze informatie ook kunnen handelen of de bestuurder waarschuwen.

Het CMC samenwerkingsverband loopt al sinds 2016. Afgelopen maand is er een rapport verschenen dat de verschillende hoofdstukken aangeeft waar CMC zich op wil richten.

Allereerst zal er onderzoek gedaan worden naar ongelukken. Hierbij wordt er gekeken naar welke situaties voor bepaalde ongelukken zorgden en hoe communicatie tussen voertuigen dit in de toekomst weg kan nemen. Daarnaast zal er ook onderzocht worden welke technieken gebruikt kunnen worden voor de verschillende situaties die eventueel gevaar kunnen opleveren. Hierbij moet gedacht worden aan zien en gezien worden. Waarbij bijvoorbeeld een blinde hoekdetectie een uitkomst biedt, wat Ducati bijvoorbeeld al biedt op de nieuwe Multistrada. Maar ook het onverwachte juist aan zien komen, zoals het aangeven van een file of wegwerkzaamheden. Laatste van de onderzochte technieken is zoals CMC het noemt 'rijden zonder stress'. Hierbij wordt er bijvoorbeeld aangegeven wat de ideale snelheid is om in de 'groene golf' te rijden.

Ook zal CMC onderzoek doen naar welke technische systemen gebruikt moeten worden. Zoals een radar die de adaptieve cruise control in de gaten houdt, wat we al kennen van BMW (en Ducati).

Vierde stap is het testen van alle bovenstaande technieken en systemen. Op basis van deze testen zal er daarna een evaluatie plaatsvinden.

Verder kijkt CMC ook hoe hun standaard zich verhoudt tot de andere standaarden voor andere voertuigen die er al zijn.

Waarbij de vraag is in hoeverre de door CMC ontwikkelde technieken in staat zijn te communiceren met de andere technieken en welke updates vanaf beide kanten nodig zijn.

Alle bovenstaande informatie moet ook aan de bestuurder getoond worden. CMC werkt ook hier aan een standaard voor de motorrijder die met name gericht op met zo min mogelijk afleiding de nodige informatie door geven.

Op basis van bovenstaande punten werkt CMC verder aan een strategie om de ervaringen die zij op doen te delen met C-ITS, waarbij er gelet wordt op hoe dit verder bij kan dragen aan de veiligheid van de motorrijder.

Dat het de samenwerking van de vier merken niet alleen blijft bij goede bedoelingen blijkt wel uit de ontwikkelingen van afgelopen jaren. Zo heeft BMW al een volledig zelfrijdende motorfiets ontwikkelt. Waarbij het uitgangspunt niet is om het rijden over te nemen, maar juist in situaties die daar om vragen hulp te bieden aan de bestuurder van de motor zelf. Ook KTM is al twee jaar bezig met het testen van een Adaptieve Cruise Control functie. Daarnaast is Bosch sinds enkele jaren ook bezig met onderzoek hoe de motor- en autowereld door middel van het 5G-netwerk kunnen communiceren, om zo onveilige situaties te voorkomen. Opvallend is echter wel dat Bosch niet genoemd wordt op de site van CMC als één van de partijen waar zij mee samen werken. Terwijl Bosch juist wel samenwerkt met de verschillende merken om juist deze technieken te ontwikkelen.

2020: wereldwijde motormarkt verschuift nog meer naar Zuidoost

De kleine 310cc-modellen van BMW Motorrad worden steeds belangrijker voor het Duitse motormerk; 17% van alle BMW's wordt nu al in India geproduceerd! Opvallende cijfers vanuit de Indiase fabriek van TVS, de Indiase partner van BMW die de G310GS en G310R voor de Duitsers bouwt. In Europa is dit lichte model geen enorme hit, maar in Azië ligt dat heel anders, wat tekenend is voor de wereldwijde situatie op de motormarkt. In 2016 startte TVS met de productie van BMW-motorfietsen, na een -uiterst moeizame- start heeft het bedrijf nu al 79.088 eenheden geproduceerd, waarvan 73.183 eenheden werden geëxporteerd en 5.905 eenheden verkocht in India zelf. De Duitse consul-generaal in India Karin Stoll zei dat daarmee ongeveer 17 procent van de BMW-fietsen wereldwijd uit India komt. Naast de eigen fabriek in Duitsland bevinden de contractproductiepartners van BMW Motorrad zich naast India ook in China, bij Loncin, maar De Chinese fabriek is meer een productie-eenheid voor scooters en losse motorblokken.

De fabriek van TVS Motor staat in Hosur in Tamil Nadu, de deelstaat in het zuidelijkste puntje van India, en ontpopt zich zo cijfermatig als een van de grootste productiecentra voor BMW-motorfietsen, het is wachten tot het de Spandau-fabriek in Berlijn qua geproduceerde units inhaalt. Analisten en bronnen die dicht bij de bedrijven staan, zeggen dat het een win-win is voor de partners: voor BMW biedt de TVS-faciliteit goedkope productie-oplossingen voor India en de wereldmarkten, voor TVS brengt de samenwerking de mogelijkheid de stap naar het premiumsegment te versnellen en de winstgevendheid te verbeteren. Dit laatste aangezien premium motorfietsen hoge marges hebben dan de 125-200cc budgetmotoren die de bulk van de markt in Zuidoost-Azië vormt. Gevolg van dit alles is dat juist die lichte motoren, waarvoor Europese motorrijders vaak hun neus ophalen, voor de meeste merken belangrijker worden dan de grote machines die hier verkocht worden. waarmee het zwaartepunt van de bomvol elektronica uitgeruste R1250GS naar de lichte G310GS met één remschijf verschuift. Zet dat eens naast Nederland, waar als enige land ter wereld op dit moment meer Adventures worden verkocht dan 'gewone' R1250GS'en.

Nou was er met de winstgevendheid van de Indiase motorbouwers al weinig mis. In Europa is arbeid duur en de klanten veeleisend, in de groeimarkten is dat allebei net andersom. Naast India is de Filipijnse markt enorm, wat ook geldt voor Indonesië, allemaal markten voor lichte motoren. Doordat er in India jaarlijks zo'n 20 miljoen nieuwe motoren (!) verkocht worden, hebben de Indiase merken voldoende cash om de Europese merken te kopen of ermee samen te werken: TVS nam het failliete Norton terloops over, KTM is voor de helft eigendom van Bajaj en dit merk gaat ook Triumph's bouwen, Mahindra kocht Peugeot Scooters en de merkrechten voor Jawa en BSA, Hero (ooit Honda's partner in India) neemt de activiteiten van Harley-Davidson in India over en Royal Enfield komt met eigen budgetmodellen om de Europese markt te veroveren. Daar komt bij dat de Indiase bedrijven vaak eigendom van één schatrijke familie zijn die alle beslissingen kunnen nemen, waar de Europese, Amerikaanse en Japanse bedrijven relatief log en ingewikkeld te besturen zijn.

Sommige analisten vragen zich (terecht) wel af of de westerse motormerken niet het Paard van Troje binnenhalen door de samenwerking met lokale merken. Het antwoord daarop ligt voor de hand: de toekomst van motorrijden lijkt vooral Azië en Zuid-Amerika te liggen en juist daar zijn de merken uit India en China nu de baas; de grote merken hebben eenvoudigweg geen andere keuze. Omdat die markt gigantisch is en die van Europa en de USA juist onder druk staan, kunnen motormerken niet anders dan zich op de lichtere motoren richten. De volumes zijn zo gigantisch zijn dat ze al die verkochte BMW's volledig in de schaduw zetten; door de corona-pandemie daalde de verkoop meer dan 20 procent in 2020, maar nog verwacht TVS dit jaar 2,3 miljoen (!) motorfietsen te verkopen.

Onderzoek: hoe veilig is een luide uitlaat?

Met de spreuk "Loud pipes save lives" wordt nogal eens gesuggereerd dat het hebben van een luide uitlaat de veiligheid van motorrijders vergroot. De redenering gaat dat automobilisten motorrijders vaak niet zien, maar door het geproduceerde uitlaatgeluid dan toch wel horen. De universiteit van Boekarest heeft in samenwerking met een Roemeense motorrijders organisatie de proef op de som genomen of bovenstaande bewering klopt. Korte conclusie is dat de motorrijder voor de automobilist pas hoorbaar is, wanneer deze in principe ook al zichtbaar zou moeten zijn. De motorfiets is namelijk pas hoorbaar wanneer deze met het voorwiel gelijk is aan het achterwiel van de auto.

Pas wanneer er praktisch naast de auto gereden wordt, zijn ook de minder luide motoren hoorbaar. En op een frequentie die goed traceerbaar is voor het menselijk gehoor. Door de goede geluidsisolatie in de auto valt wat er gehoord wordt nog flink tegen. Het geluid van de radio en de motor van de auto klinken nog steeds hard.

De onderzoekers komen dan ook tot de conclusie dat luide uitlaten niet veiliger zijn. Dit heeft er mee te maken dat er uit is gegaan van snelheden van 50 kilometer per uur. Dit komt neer op grofweg 14 meter per seconde. Hierdoor is 15 meter dus een veilige volgafstand voor beide partijen om bij het opmerken van elkaar nog een eventuele correctie uit te voeren. Pas wanneer de afstand onder de veilige afstand komt, bestaat de kans dat de automobilist de motorrijder op merkt door het geproduceerde geluid en zelfs dan is de kans heel klein. Bij 50 kilometer per uur en een volgafstand van 10 meter is het daarnaast zo dat bij een noodsituatie de motorrijder al binnen de seconde naast of zelfs voorbij de auto is. Stelregel hierbij is dat de reactie tijd, dus iets opmerken en daarop reageren, rond de 1 seconde ligt.

Het onderzoek is op de volgende manier uitgevoerd; omdat het niet mogelijk was dit rijdend te doen, hebben alle voertuigen tijdens de test stilgestaan. Tijdens stilstand is iedere keer de opstelling aangepast. Eerst de motorfiets achter de auto, waarbij de afstand per opstelling werd teruggebracht van 15 naar 10 meter naar vlak achter tot naast en uiteindelijk dus voor de auto. Hierbij heeft de stilstaande auto een toereengebied aangehouden tussen de 2.500 en 3.000 toeren per minuut. Terwijl de verschillende soorten motorfietsen tot 6.000 toeren per minuut zijn doorgetrokken. Om het onderzoek daarnaast nog realistischer te maken is ook de radio van de auto aangezet op 20 decibel.

De meest luide motorfiets produceerde in de test 110 decibel, terwijl de minst luide motorfiets alsnog op 80 decibel uit wist te komen. Op een afstand van 15 meter dringt echter van elk van de 6 motoren het geluid niet door tot het interieur van de auto. Pas vanaf 10 meter weet de meest luide motorfiets net het auto interieur binnen te komen. De frequentie waarmee dit is, is echter dusdanig laag dat het wel hoorbaar, maar niet duidelijk traceerbaar is voor het menselijk gehoor.

De uitgebreide conclusie van het onderzoek is dan ook dan luide uitlaten niet veiliger zijn. Pas op een afstand kleiner dan 10 meter ben je als motorrijder hoorbaar, waardoor er te weinig tijd is om op geluid nog te reageren. De onderzoekers geven aan dat harde geluiden de autorijder dan zelfs kunnen laten schrikken en je als motorrijder te laat bent om op deze schrikreactie te reageren. Op de veilige volgafstand van 15 meter zou het uitlaat geluid boven de 135 decibel moeten zijn om goed hoorbaar te zijn voor de automobilist.

Overzicht: motorrijders 2021 verkeersboetes en snelheidsovertredingen

Voor 2021 zijn de boetebedragen aangepast aan de hand van de inflatiecijfers. Dit betekent dat de tarieven voor de politiestrafbeschikking, ook wel een bekeuring volgens de "Wet Mulder" genoemd, zijn vastgesteld, maar dit geldt niet voor alle strafbare verkeersovertredingen. Een groeiend aantal kan immers niet meer met een simpele bon afgedaan worden, maar de officier van Justitie bepaalt bij deze verkeersfeiten het boetebedrag of laat, in uitzonderlijke gevallen, de overtreder voorkomen bij de (politie)rechter. Voor motorrijders is daarop de meeste kans bij hoge snelheidsovertredingen*, rijden zonder motorrijbewijs of gedrag dat officieel gezien wordt als gevaarlijk, zoals het maken van een wheelie. Overigens circuleren er steeds meer (vooral) mails met nepboetes, het CJIB geeft een aantal tips om die te herkennen.

OVERZICHT BOETBEDRAGEN VERKEERSOVERTREDINGEN VOOR MOTORRIJDERS IN 2021

Geen goedgekeurde en goed passende/deugdelijk bevestigde helm dragen als bestuurder, passagier motorfiets dan wel driewielig motorvoertuig: € 1500,-

Als het kenteken niet goed leesbaar is of de kentekenpla(a)t(en) is/zijn afgeschermd: € 150,-.

Is weggebruiker op een autosnelweg op de vluchtstrook of vluchthaven stilstaan, zonder noodgeval: € 250,-.

Als bestuurder van een voertuig tijdens het rijden een mobiel elektronisch apparaat dat gebruikt kan worden voor communicatie of informatieverwerking vasthouden: € 250,-.

Als bestuurder van een motorvoertuig, als bromfietser of snorfietser onnodig geluid veroorzaken met dat voertuig: € 400,-.

Als bestuurder niet links inhalen: € 250,-.

Als bestuurder van een motorvoertuig niet zoveel mogelijk rechts houden op een autoweg of autosnelweg: € 150,-.

Als bestuurder van een voertuig niet zoveel mogelijk rechts houden op een andere weg dan autoweg of autosnelweg: € 250,-.

Door rood rijden: € 250,-.

Niet rijden bij een groen verkeerslicht: € 150,-.

Als het voertuigidentificatienummer niet is ingeslagen of goed leesbaar is: € 250,-.

Als weggebruiker op een autosnelweg gebruikmaken van de berm, zonder noodgeval: € 150,-.

Als weggebruiker een voorrangsvoertuig niet voor laten gaan: € 250,-.

Als bestuurder een tram of autobus voorbij rijden aan de zijde waar passagiers in- en uitstappen zonder hen daartoe de gelegenheid te geven: € 400,-.

Als bestuurder van een motorvoertuig niet de rijbaan gebruiken door te rijden over het trottoir, het voetpad, het fietspad, het fiets/bromfietspad of het ruiterspad: € 150,-.

Als bestuurder van een motorvoertuig niet de rijbaan gebruiken door stil te staan op het trottoir, het voetpad, het fietspad, het fiets/bromfietspad of het ruiterspad: € 100,-.

Als bestuurder van een motorvoertuig een met een doorgetrokken streep gemarkeerde fietsstrook gebruiken: € 150,-.

Als bestuurder een kruispunt blokkeren: € 250,-.

Als bestuurder op een kruispunt geen voorrang verlenen aan bestuurders van rechts: € 250,-.

Als bestuurder op een onverharde weg geen voorrang verlenen aan bestuurders op een verharde weg: € 250,-.

Als bestuurder afslaan zonder een teken met de richtingaanwijzer of met de arm te geven: € 100,-.

Als bestuurder bij het afslaan niet het verkeer voor laten gaan, dat hem op dezelfde weg tegemoet komt: € 250,-.

Als bestuurder bij het afslaan niet het verkeer voor laten gaan, dat zich naast dan wel links dicht achter hem bevindt: € 250,-.

Als bestuurder bij het afslaan niet het verkeer voor laten gaan, dat zich naast dan wel rechts dicht achter hem bevindt: € 250,-.

Als bestuurder links afslaan zonder tegemoetkomende bestuurders die op hetzelfde kruispunt rechts afslaan, voor te laten gaan: € 250,-.

Een voertuig op een zodanige wijze laten staan waardoor op de weg gevaar wordt/kan worden veroorzaakt, dan wel het verkeer wordt/kan worden gehinderd: € 150,-.

Het kenteken niet behoorlijk zichtbaar aanwezig hebben op of aan een motorrijtuig of de aanhangwagen: € 150,-.

Rijden terwijl het rijbewijs zijn geldigheid heeft verloren door het verstrijken van de geldigheidsduur, waarbij de geldigheidsduur één jaar of minder is verstreken: € 100,-.

Wegrijden zonder het overige verkeer voor te laten gaan: € 250,-.

Keren zonder het overige verkeer voor te laten gaan: € 250,-.

Van de invoegstrook de doorgaande rijbaan oprijden zonder het overige verkeer voor te laten gaan: € 250,-.

Van de doorgaande rijbaan de uitrijstrook oprijden zonder het overige verkeer voor te laten gaan: € 250,-.

Van rijstrook wisselen zonder het overige verkeer voor te laten gaan: € 250,-.

Geen dim- of grootlicht voeren bij nacht binnen de bebouwde kom: € 100,-.

Geen dim- of grootlicht voeren bij nacht buiten de bebouwde kom: € 150,-.

Geen dim- of grootlicht voeren bij slecht zicht overdag: € 150,-.

Het hinderen van tegenliggers door groot licht: € 150,-.

Achterlichten die niet branden bij nacht buiten de bebouwde kom: € 100,-.

Achterlichten die niet branden bij nacht binnen de bebouwde kom: € 150,-.

Achterlichten die niet branden bij dag bij slecht zicht: € 150,-.

**OVERZICHT BOETBEDRAGEN SNELHEIDSOVERTREDINGEN VOOR MOTORRIJDERS
IN 2021**

Te hard	Binnen bebouwde kom		Buiten bebouwde kom		Snelweg	
	Normaal	Werk/30 km	Normaal	Werk	Normaal	Werk
1 km/u					€ 12	
2 km/u					€ 16	
3 km/u					€ 22	
4 km/u	€ 29	€ 48	€ 25	€ 39	€ 25	€ 33
5 km/u	€ 35	€ 57	€ 32	€ 47	€ 31	€ 41
6 km/u	€ 43	€ 66	€ 39	€ 56	€ 38	€ 51
7 km/u	€ 50	€ 77	€ 46	€ 65	€ 44	€ 61
8 km/u	€ 57	€ 88	€ 52	€ 75	€ 51	€ 70
9 km/u	€ 65	€ 100	€ 61	€ 83	€ 58	€ 80
10 km/u	€ 74	€ 110	€ 69	€ 93	€ 65	€ 89
11 km/u	€ 100	€ 139	€ 94	€ 117	€ 89	€ 115
12 km/u	€ 108	€ 150	€ 104	€ 130	€ 97	€ 126
13 km/u	€ 120	€ 164	€ 114	€ 142	€ 105	€ 137
14 km/u	€ 129	€ 177	€ 123	€ 153	€ 114	€ 148
15 km/u	€ 139	€ 191	€ 133	€ 165	€ 123	€ 158
16 km/u	€ 149	€ 204	€ 142	€ 179	€ 132	€ 179
17 km/u	€ 160	€ 219	€ 152	€ 193	€ 143	€ 184
18 km/u	€ 173	€ 233	€ 162	€ 206	€ 155	€ 197
19 km/u	€ 184	€ 249	€ 176	€ 220	€ 165	€ 211
20 km/u	€ 197	€ 265	€ 188	€ 233	€ 177	€ 224
21 km/u	€ 211	€ 282	€ 200	€ 249	€ 189	€ 239
22 km/u	€ 224	€ 298	€ 212	€ 265	€ 200	€ 252
23 km/u	€ 239	€ 315	€ 224	€ 280	€ 212	€ 267
24 km/u	€ 251	€ 333	€ 239	€ 295	€ 224	€ 282
25 km/u	€ 267	€ 352	€ 252	€ 313	€ 235	€ 300
26 km/u	€ 282	€ 373	€ 267	€ 330	€ 249	€ 315
27 km/u	€ 300	€ 393	€ 280	€ 346	€ 261	€ 331
28 km/u	€ 314	€ 412	€ 295	€ 365	€ 271	€ 349
29 km/u	€ 330	€ 430	€ 313	€ 383	€ 286	€ 365
30 km/u	€ 346	8	€ 329	€ 401	€ 302	€ 383
31 km/u	€ 316	*	*		€ 316	*
32 km/u	*	*	*	*	€ 331	*
33 km/u	*	*	*	*	€ 346	*
34 km/u	*	*	*	*	€ 362	*
35 km/u	*	*	*	*	€ 378	*
36 km/u	*	*	*	*	€ 394	*
37 km/u	*	*	*	*	€ 411	*
38 km/u	*	*	*	*	€ 427	*
39 km/u	*	*	*	*	€ 435	*

Er zijn binnen de snelheidsovertredingen dus verschillende categoriën: binnen de bebouwde kom (stad), buiten de bebouwde kom (buitenweg) en snelweg. Daarnaast zijn er verzwarende omstandigheden: in de stad is dat binnen 30-km zones en bij werkzaamheden, daarbuiten alleen bij wegwerkzaamheden.

Verzekeraars stellen strengere eisen aan keyless motorfietsen

In Nederland komt er een aanvullend keurmerk voor motoren met zogenaamde keyless contactsleutels, die extreem diefstalgevoelig blijken te zijn. Zonder dat keurmerk kunnen verzekeraars een voertuig weigeren te verzekeren, wat ook geldt voor motorfietsen, zo bevestigt het Verbond van Verzekeraars aan Nieuwsmotor. Keyless toegangsmodules hebben geen fysieke sleutel, maar zenden vanuit een soort kastje of creditcard-achtige unit een herkenningssignaal uit, wat door de motor wordt herkend, waarop deze te starten is en er weggereden kan worden. Bij diefstal wordt de reikwijdte van dit signaal met een soort versterker groter gemaakt, waarop het voertuig registreert dat de keyless module in de buurt is en dus zo te starten valt. Dit blijkt dus ook voor motorfietsen dermate riskant, dat de verzekeraars nu de technische eisen ervan aanscherpen.

In Nederland gebruiken (motor)verzekeraars het CCV Keurmerk Voertuigbeveiliging vaak als voorwaarde voor het verzekeren van motorfietsen. Daarin staat vanaf 1 januari 2021 een aanvullende clause voor nieuwe motoren, waarin geëist wordt dat de sleutel van 'diefstalgevoelige modellen' na vijf minuten in een 'slaapstand' gaat. Vaak gelden voor deze motoren overigens ook andere regels voor sloten, alarm of binnen stallen. Door de nieuwe techniek wordt het na vijf minuten onmogelijk het draadloze keyless-signaal te versterken, eenvoudigweg omdat dit niet meer uitgezonden wordt door de keyless toegangsmodule. Dit moet voorkomen dat de eigenaar ergens in de omgeving buiten het zicht is, terwijl zijn versterkte sleutelsignaal ervoor zorgt dat zijn motorfiets zo weg kan rijden. Wel lijkt het met deze aanpassing nog steeds zo dat slimme motordieven alsnog binnen vijf minuten kunnen toeslaan, als de motorrijders even ergens naar binnen loopt.

Dat is niet de enige manier die wordt toegestaan om verzekeraar te blijven. Er mag op de motor ook een systeem worden gemonteerd dat het signaal wegfiltert of keyless toegang mag ook in zijn geheel worden uitgeschakeld. Motoren van vóór 2021 vallen niet onder deze aangescherpte eisen, als is het voor de eigenaren goed om zich te beseffen dat het systeem diefstal wel erg makkelijk kan maken. Voor dieven is het signaal van de digitale sleutel makkelijk te versterken, wat een logische modus operandi lijkt op plekken waar veel motorrijders komen. De dieven kunnen er dan mee naar een andere locatie rijden, waar de gestolen motorfiets dan niet meer te starten is, maar dan is het al te laat.

Vanuit deze tussenlocaties kunnen de gestolen motoren immers makkelijk gedemonteerd, omgekat of naar het buitenland vervoerd worden.

Echter, zullen motorbezitters hierdoor straks niet onverzekerd rondrijden, stelt het Verbond van Verzekeraars in een reactie. Motoren met huidige certificaten (van voor 1-1-2021), die gekoppeld zijn aan het Keurmerk CCV Voertuigbeveiliging, blijven geldig en verhuizen ook gewoon mee als het voertuig van eigenaar wisselt. Motoren met die certificaten blijven gewoon verzekerd, maar moeten bij het afsluiten van een nieuwe verzekering, mogelijk een aanvullende maatregel treffen, aldus het Verbond:

"Mocht een nieuw opgeleverde motorfiets een beveiligingssysteem hebben dat niet aan de nieuwe eisen voldoet van het CCV-keurmerk, dan kan de bezitter in overleg met de verzekeraar bepalen wat er moet gebeuren. Dat kan onder meer betekenen dat je achteraf een systeem moet inbouwen dat wel voldoet aan de beveiligingseisen. Het achterliggende doel van de aangescherpte eisen die vanaf 1 januari 2021 gelden, is om fabrikanten aan te sporen om voertuigen, die nieuw van de band rollen, te voorzien van het juiste beveiligingssysteem om diefstal via 'keyless entry' tegen te gaan. Die handschoen hebben autofabrikanten opgepakt en veel systemen beschikken nu over de juiste vereisten. Verzekeraars kunnen via het CCV checken wat de aangescherpte eisen zijn."

MAG België heft zichzelf op

Nadat begin 2020 de Nederlandse Motorrijders Actie Groep (MAG) uit de Europese FEMA stapte, volgt de Belgische MAG dit jaar haar voorbeeld. De oorzaak in België is echter een hele andere: de Belgische afdeling van de MAG wordt helemaal opgeheven. Al in de loop van 2020 werd dit aangekondigd maar er bleef vanuit een aantal leden hoop op een doorstart. Dat dit niet gelukt is, blijkt nu uit een bericht van de Federation of European Motorcyclists' Association. In dat bericht wordt een tekort aan leden en (daardoor) financiën als hoofdoorzaak genoemd.

De onderlinge relaties tussen MAG NL, MAG BE en FEMA is nogal diffuus: de FEMA is vooral voortgekomen uit MAG NL maar dit verhinderde toch niet dat die laatste haar lidmaatschap bij de Europese vertegenwoordiging opzegde. Nu is dus ook de Belgische belangenvereniging er niet meer, wat voor de Europese organisatie in Brussel haar geloofwaardigheid als vertegenwoordiger van "de Europese motorrijders" natuurlijk niet groter maakt. Wel is er nog de Waalse Fedemot als aspirant-lid, met daarnaast nog 21 nationale organisaties van motorrijders (in een aantal landen meerdere) die samen de FEMA blijven vormen.

ZUID – INDIA PER ENFIELD (vervolg)



Dag 16 Van Hassan naar Shimoga

Het begint met Mari die vind dat de routes te kort en ook te veel doorgaande weg hebben. De route wordt dus wat omgelegd. We rijden die dag een dikke 300 km. Zonder stops en komen in Shimoga.

Daar lopen we 's avonds een echte achterbuurt in. De kippen worden er live geslacht. Dit is de echt arme kant van India maar het voelt geen moment onveilig. Een paar dagen eerder kwamen we een Nederlands stel tegen, ook op een Enfield. Ze hadden de motor 15 jaar eerder gekocht, hebben ergens een stalling en gaan jaarlijks overwinteren, dit jaar 4 maanden. De motor had wel een slot op de benzinekraan en de contactsleutel was ook vast gemaakt aan de motor. Volgens hen omdat de politie bij controles nogal eens de contactsleutel eruit trok om wegrijden onmogelijk te maken. De benzine werd zonder slot nogal eens gestolen. Wij hebben niets van criminaliteit meegemaakt maar dat van de benzine kan ik wel begrijpen. Benzine kost in India rond een euro de liter. Lijkt niet duur maar zou in verhouding tot het gemiddeld inkomen neerkomen op 8 euro de liter in Europa.

Dag 17. Shimoga naar de bananenplantage.

Dit was niet de dag van Djin. Hij gaat wat verkeerd een bocht in, corrigeert maar raakt daarbij met zijn stepje de grond. Deze zijn niet scharnierend opgehangen zoals in Europa maar star. Vervolgens raak je met alles de grond. Dat overkwam Djin.

Het bleef gelukkig bij wat deukjes in ego en tank en de gebruikelijke schaafplekjes op man en motor. Hij was blij dat hij het eigen risico had afgekocht waardoor de schade beperkt bleef tot 100 euro. Later werd die vreugde wat minder toen hij de rekening kreeg. 125 euro.

Daar kan je in Nederland nog geen deuk in een pakje boter voor vallen. Hij hoefde dus maar 100 te betalen maar de afkoop had 120 euro gekost. Tel uit je.... uuh winst?

We stoppen nog even bij een waterval. Reden vervolgens 20 km op een onverharde weg met rood stof en na verloop van tijd had alles die kleur. Slapen die nacht op een bananenplantage. Daar krijgt Djin de tweede schok. Er was geen wifi. We waren de enigen daar. Al deed het personeel wel zijn best. Stookten het kampvuur op, prepareerden uitstekend eten en ze hadden bier.

Dag 19/20/21 Goa

De laatste rit van deze trip. We rijden via prachtige bergwegen naar Goa. Goa is het voormalige hippie paradijs aan de westkust. Het is heel lang Portugees geweest en ademt een sfeer die je ook aantreft in andere overwinteringsoorden. Ongeveer 40 km voor het eindpunt breekt de ketting van Konchoks motor. Hij slaat ook vast in het blok. Motor op zijn kant, carter uit elkaar en de ketting los hakken. Toch handig, een monteur in de volgauto. We eindigen op het strand. Nog 3 nachten in een strandhut. De laatste dagen vullen we met ontbijt op het strand, de monumenten van Goa, laatste rupies omzetten in Tshirts en ander spul, een bezoek aan de Enfield dealer, zwemmen en dineren op het strand. Een vakantie kan een stuk slechter eindigen. Rien

Rien van Asperen – MC Contact Dordrecht



L.O.O.T. Nationale Toerkalender 2021



01/01/2021 Meer Provinciën rit MTC Motovatie

Doorlopend - 5 punten

Start te: De Roskam, Hessenweg 212, 3791 PN Achterveld

Info: Bart Kroezen, Tel.: 06 24787555. Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.). Lengte: 200 km.

Extra info: € 5,00 overmaken op bankrekening: NL38INGB0002972580 o.v.v.

"MPR", je naam en mailadres

07/02/2021

31e Koude Februaririt

MC de Kraats

Toerit - 5 punten

Start te: Clubhuis MC 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. Omgeving: Zie 1 week vooraf op www.mcdekraats.nl

Inschrijven vanaf: 10:00 tot 13:00 Extra info: Route alleen op GPS Incl. erwtensoep na afloop

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

28/02/2021

Kriebelrit

MTC de Steur

Toerit - 5 punten

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

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

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 150 km.

Omgeving: Kampen

Inschrijven vanaf: 09:30 tot 11:00

Extra info: route in GPX en GDB.

07/03/2021 42e Voorjaarsrit

MC Contact Dordrecht

Toerit - 10 punten

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

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

Op 7 maart: Tel.: 06-26850512

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 125/175 km.

Omgeving: Zuid-Holland Brabant

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Route alleen op GPS

Voorinschrijven mogelijk via onze website: <https://mcccontactdordrecht.nl/inschrijfformulier-voorjaarsrit/>

Meer info: <https://mcccontactdordrecht.nl/evenement>