

L.O.O.T.INFOWIJZER



DECEMBER 2021

INHOUDSOPGAVE

- 2. INLEIDING
- 3. COLOFON
- 4. VAN HET L.O.O.T.
- 5. FEMA NIEUWS
- 9. 12 BELANGRIJKSTE HANDGEBAREN...
- 11. MOTORRIJDEN IN EEN GROEP
- 14. MOTORLAARZEN
- 17. DE PARELTJES VAN NEDERLAND
- 21. GRAPPIG HÉ
- 22. MOTORNIEUWS
- 29. L.O.O.T. TOERKALENDER

De volgende infowijzer verschijnt Februari 2022. Kopij gaarne voor 29 januari naar info@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	06-11221966	infowijzer@loot.nl
		PR Vacant		pr@loot.nl
		Laurens Boersma	06-16402205	postmaster@loot.nl

De Coördinatoren

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

Adressen

Algemene post- en adreswijzigingen Inschrijfformulieren toertochten

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

Copy infowijzer

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

Financiële zaken

Penningmeester (a.i.)

Jan van der Heydenstraat 101, 3744 BB Kootwijkerbroek 06-10921205 penningmeester@loot.nl
Infowijzer December 2021

VAN HET L.O.O.T.

NIEUWE TOERCOORDINATOR MET ASSISTENTIE

Op onze zoektocht naar een nieuwe toercoördinator heeft een groep vrijwilligers zich aangemeld. Het zijn allen enthousiaste clubleden en ervaren motorrijders die bijna wekelijks een rit van de Loot toerkalender rijden. Gezien de omvang van het takenpakket van de toercoördinator en de nieuwe plannen die er zijn om clubs beter te faciliteren, vinden zij dit geen taak voor 1 persoon. Om alle werkzaamheden optimaal te kunnen uitvoeren, zijn meerdere vrijwilligers nodig.

Op dit moment is de groep druk bezig met het in kaart brengen van alle werkzaamheden en de taken te verdelen. Ook zullen enkele nieuwe plannen gepresenteerd worden om meer motorrijders aan een club te binden. De groep vindt het zeer belangrijk dat er een landelijke organisatie is die clubs bindt en een stem geeft. Naast vertegenwoordiging in overlegorganen vindt zij het net zo belangrijk clubs handvatten te geven waar ze hun voordeel mee kunnen doen. Binnenkort zal het bestuur met concrete informatie komen over de voortgang die is geboekt.

Het bestuur





Europarlementariërs willen intelligente snelheidsondersteuning op motorfietsen

Het Europees Parlement wil stevige verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals een maximumsnelheid van 30 km per uur en nultolerantie voor rijden onder invloed, maar stelt ook Intelligent Speed Assistance op motorfietsen voor.

EP-rapporteur Elena Kountoura zei: “Veel te lang hebben Europeanen moeten leven met een onaanvaardbaar dodental op onze wegen. Het is realistisch om te streven naar een halvering van het aantal verkeersdoden tegen 2030, als de EU en de lidstaten zich inzetten voor een betere verkeersveiligheid, in combinatie met een sterke politieke wil en voldoende financiële middelen. We weten al wat dodelijke slachtoffers op de weg zijn, daarom roepen we de Commissie en de regeringen op om specifieke levensreddende maatregelen te nemen om deze inspanningen te ondersteunen, zoals lagere snelheidslimieten, met name het creëren van een standaardlimiet van 30 km/u voor steden, een versnelde modaal shift naar andere vormen van vervoer, en een nieuw Europees Agentschap voor wegvervoer.” (foto door EP)

Op 5 oktober 2021 heeft de plenaire vergadering van het Europees Parlement het ontwerpverslag van het lid van het Europees Parlement (MEP) Elena Kountoura met grote meerderheid van stemmen aangenomen. Het rapport bevat veel maatregelen om de verkeersveiligheid in Europa te vergroten. Een daarvan is de introductie van Intelligent Speed Assistance (ISA) op motorfietsen.

Over het algemeen ziet het Europees Parlement een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid in een omslag naar actieve mobiliteit (lopen en fietsen) en openbaar vervoer. Ook betere infrastructuur, een Europees agentschap voor wegvervoer, snelheidsvermindering en handhaving zouden een grote rol moeten spelen bij het terugdringen van ongevallen waarbij mensen omkomen of ernstig gewond raken.

In een zogenaamd initiatiefverslag van het Europees Parlement reageert het Parlement op het EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Recommendations on next steps into 'Vision Zero' (2021/2014(INI)).

In dit kader heeft de Europese Commissie verschillende Key Performance Indicators (KPI's) gedefinieerd met als doel het aantal ongevallen waarbij mensen omkomen of ernstig gewond raken, te verminderen.

Het Parlement steunt de maatregelen van de Commissie, maar wil verder gaan. Om te beginnen wil het Parlement dat de Commissie KPI's definieert die voertuigen van categorie L omvatten (bijv. motorfietsen).

Om enkele eisen van de leden van het Europees Parlement te benadrukken:

Het Parlement roept op tot meer investeringen in veilige infrastructuur met een focus op zones met het hoogste aantal ongevallen; een wegclassificatiekader dat snelheidslimieten beter aansluit bij wegontwerp en -inrichting, in lijn met de veilige systeembenadering.

Aan de voertuigzijde roept het Parlement op tot het opnemen van veiligheidskenmerken van voertuigen in de periodieke technische inspecties. Het vraagt ook om ABS voor alle motorfietsen en om intelligente snelheidsassistentiesystemen te monteren in alle nieuwe voertuigen, inclusief motorfietsen. Ook moet e-Call op motorfietsen worden gemonteerd.

Met betrekking tot "nieuwe mobiliteit" (de elektrische micromobiliteitsapparaten zoals elektrische scooters) uit het Parlement ernstige bezorgdheid, niet alleen met betrekking tot de veiligheid van de apparaten zelf, maar ook met het veilige gebruik ervan in het verkeer.

Met betrekking tot veilig weggebruik roept het Parlement op tot strengere alcohollimieten en handhaving. Ook pleit het voor een snelheidslimiet van 30 km/u in woonwijken, met de mogelijkheid voor hogere limieten op hoofdwegen en in gebieden met veel voetgangers en fietsers. Om deze limieten te handhaven, moeten de lidstaten prioriteit geven aan investeringen in snelheidshandhaving en hoogwaardige communicatie.

Ten slotte roept het Parlement de Europese Commissie op om te beoordelen of theoretische en praktische training en tests verplicht moeten worden gesteld voor het behalen van een rijbewijs voor alle categorieën gemotoriseerde tweewielige voertuigen.

'We ondersteunen geen technische kenmerken die de rijder de controle over de motorfiets wegnemen.'

Commentaar van FEMA-secretaris-generaal Dolf Willigers: “We verwelkomen dit rapport en bijna alle maatregelen die door het Parlement worden voorgesteld. In een brief aan de Europese Commissie eerder dit jaar vroegen we al om het opnemen van gemotoriseerde tweewielers in de Key Performance Indicators, betere training, rijbewijzen die meer zijn afgestemd op risicobeoordeling en risicovermijding in plaats van technische vaardigheden op lage snelheid en veiligere infrastructuur. Dat zijn eisen die ook in het rapport van het parlement staan.”

Dolf vervolgt: “We ondersteunen geen technische kenmerken die de rijder de controle over de motorfiets ontnemen en daarom – hoewel we begrijpen dat het nodig is om in bepaalde situaties de snelheid te verminderen – zien we elke vorm van Intelligent Speed Assistance die de motorregeling verstoort als een gevaar voor motorrijders, zoals we in 2019 al met de Europese Commissie hebben besproken. De Commissie was het met ons eens dat je ISA niet zomaar op motorfietsen kunt monteren.”

Franse Verzekeraar: motorongevallen worden niet veroorzaakt door technische storingen

Van de meer dan 18.000 verzekeringsclaims die in de periode 2016-2020 zijn onderzocht, werd minder dan 0,4% van de motorfietsen in de deskundigenrapporten als gevaarlijk gerapporteerd, vaak vanwege banden die de slijtage-indicator van de band hadden bereikt. Dit maakt de verplichte technische keuring voor motorfietsen nutteloos en ineffectief, aldus de Franse motorrijdersorganisatie FPMC.

Wat is het standpunt van de Franse verzekeringsmaatschappij Mutuelle des Motards ten aanzien van verplichte, periodieke technische keuringen voor gemotoriseerde tweewielers?

Yannick Bournazel van Mutuelle des Motards: “Tijdens de Mutuelle des Motards werd van de meer dan 18.000 onderzochte claims in de periode 2016-2020 minder dan 0,4% van de motorfietsen als gevaarlijk aangemerkt in de rapporten van de experts, vaak vanwege banden die de slijtage-indicator van het loopvlak van de band. De implementatie van een technische controle zou daarom ondoeltreffend zijn om het aantal ongevallen te verminderen.

Het enige doel zou zijn om het gebruik van aanpasbare onderdelen te bestraffen, waarvoor geen bewezen causaal verband met het ongeval bestaat.” Yannick Bournazel: “De initiële opleiding van kandidaten voor een motorrijbewijs omvat een groot deel gewijd aan technische controles en voertuigonderhoud, bijvoorbeeld met het controleren van de remblokken of de secundaire kettingspanning. Bovendien is alles zichtbaar en toegankelijk zonder demontage op een tweewieler en weten we hoe attent motorrijders zijn op de staat van hun fiets, want het is een garantie voor veiligheid.”

Yannick vervolgt: “Laten we niet vergeten dat de belangrijkste doodsoorzaak de kwetsbaarheid voor andere gebruikers blijft, en dat in 67,5% van de gevallen de motorrijder niet verantwoordelijk wordt gehouden. Als we echt iets willen doen aan ongevallen, moeten we dus ingrijpen op het delen van de weg en het bewust maken van de gebruiker, en niet in de eerste plaats op de zeldzame technische oorzaken. Dit is de rol van verzekeraars en de Mutual is sinds haar oprichting bij deze kwestie betrokken. De recente oprichting van onze opleidingsdochter Securider is hier een nieuw bewijs van.”

Welke acties heeft de FPMC ondernomen om de invoering van een technische controle voor tweewielers tegen te gaan?

Sinds de eerste onrust van het technische inspectieproject voor tweewielers in de jaren 2000, heeft de Franse motorrijdersorganisatie FPMC (een lid van FEMA) zich duidelijk gepositioneerd tegen de implementatie ervan en heeft het motorrijders meerdere keren op straat gemobiliseerd om haar positie te verdedigen. Het heeft zich ook gevestigd als de bevoorrechte gesprekspartner van de overheid om zijn voorstellen te doen en de zorgen van zijn burgers in herinnering te brengen, met name op het gebied van de strijd tegen lawaai en vervuiling.

‘We zullen aan Europa aantonen dat technische inspectie nutteloos is omdat het ineffectief is’

Wim Taal

De 12 belangrijkste handgebaren voor motorrijders

Zwaaien naar andere motorrijders kunnen we allemaal. Maar wat als je je eigen maten tijdens het rijden iets wilt melden? Dat je wilt stoppen voor een frisje. Dat je nodig moet tanken. Of gewoon dat je nodig moet? Motorrijders.nl leert je de belangrijkste handgebaren voor onderweg.

VOLG MIJ

Linkerarm recht omhoog vanaf de schouder, handpalm naar voren.

VERSNELLEN

Linkerarm gestrekt omlaag en horizontaal bewegen, handpalm omhoog.



VERTRAGEN

Linkerarm gestrekt horizontaal opzij en naar beneden bewegen, handpalm omlaag.

KNIPPER UIT!

Linkerarm gestrekt schuin naar beneden, handpalm naar voren, hand openen en sluiten.

LET OP: GEVAAR

Gevaar links: wijs met linkerhand naar de weg. Gevaar rechts: wijs met rechterbeen.

LINKSAF

Linkerarm en hand uitgestrekt naar links, handpalm naar beneden.

RECHTSAF

Linkerarm 90 graden gebogen omhoog, vuist gebald.

NAAR DE KANT

Linkerarm uitgestrekt, in horizontale vlak naar rechts bewegen.

TUSSENSTOP MAKEN

Linkerarm gestrekt schuin naar beneden, met vuist kort op en neer bewegen.

DRINKSTOP MAKEN

Linkerhand met gesloten vingers, duim naar de mond bewegen.

IK MOET TANKEN!

Linkerarm uitsteken en wijzen naar de tank.

STOPPEN

Linkerarm 90 graden gebogen omlaag, handpalm naar achteren.



Motorrijden in een groep – rijd niet als een baksteen

Als motorrijders zich in een groep verplaatsen, doen ze dat ‘baksteensgewijs’. Je rijdt hierbij schuin achter de rijder voor je. Maar baksteensgewijs rijden zorgt vaak voor ongewenst gedrag: veel mensen krijgen het gevoel zich niet meer als één persoon door het verkeer te begeven maar als vast onderdeel van de groep. Dat kan gevaarlijk zijn, daarom frissen we je geheugen op met tips voor het rijden in groepsverband!

Hoewel één van dragende pijlers van het motorrijden ‘vrijheid’ is, blijft het groepsgevoel bijna even belangrijk. Want wat is er nou leuker dan je hobby en passie delen met vrienden, familie of zelfs wildvreemden? En hoewel motorrijden absoluut een groepsaangelegenheid is, zijn we soms wat onhandig in het rijden in een groep.

“Soms op het gevaarlijke af”, herkent Arjan Everink, hoofd Verkeer en Opleidingen bij de KNMV. Hoewel het natuurlijk anders voelt om in een groep te rijden dan in je eentje, blijft het rijden an sich hetzelfde. Je bent immers nog steeds gewoon verantwoordelijk voor je eigen hachje als puntje bij paaltje komt. Ken je dat verhaal van die vriend die in een sloot duikt? Duik jij er dan blind achteraan?

We gebruiken niet graag het woord “baksteensgewijs’. Bakstenen worden gemetseld en zitten vast, motorrijders moeten vrij kunnen bewegen

Positie op de weg

“Wat we vaak zien, is dat mensen hun eigen veiligheid vergeten in het belang van de groep”, vertelt Everink. “In een bocht weet iedereen dat je vooral je eigen lijn moet rijden en het baksteensgewijs rijden los moet laten. Maar bij rechtuit rijden zijn er ook risico’s waar rekening mee gehouden moet worden.”

Wanneer men in een groep rijdt, lijkt het of mensen hun positie op dat soort rechte einden als ‘vast’ beschouwen. Ze blijven onafgebroken links of rechts rijden zodat de getrapte positie ten opzichte van de rijder voor hen niet verandert. Zelfs als men dan rakelings langs een obstakel (of tegenligger) op moet rijden, blijft men in die positie.

Everink: “Niet handig als je het mij vraagt. Het kan toch niet zo zijn dat jouw veiligheid in het gedrang komt? Daarom gebruiken wij niet graag het woord ‘baksteensgewijs’. Bakstenen worden gemetseld en zitten vast, motorrijders moeten vrij kunnen bewegen.”

Experiment

Om mensen hiervan bewust te maken, beschrijft Everink een heilzaam experiment: “Ga eens volledig links tegen de aslijn staan op een weg in het buitengebied, op de positie waar je normaal zou rijden met je motor. Probeer daar eens te blijven staan als er in de andere rijbaan een bestelbusje of vrachtwagen met 60 km/u aan komt rijden. Geheid dat je een stapje naar rechts zet, je veilige ruimte in.”

“Maar waarom doe je dat dan niet als je een stuur in je handen hebt?” vraagt Everink zich af. Kies altijd het midden van je veilige ruimte en houdt een buffer aan. Zo heb je meer tijd en ruimte om te reageren op onverwachte dingen. Soms komt dit erop neer dat je baksteensgewijs rijdt, maar dat moet niet het uitgangspunt zijn. Overigens is het ook niet zo dat je uiterst links of uiterst rechts moet rijden als je dan kiest om in formatie te rijden. Zo lang je maar genoeg zicht hebt langs de rijder voor je is het voldoende (zie de rechtse foto hieronder). Een licht kronkelend lint is misschien een betere omschrijving van de manier waarop je rijdt. Komt er een obstakel? Dan voeg je weer netjes in het rijtje in.

Rijd je binnen de bebouwde kom of op een provinciale weg, dan moet de voorrijder rechts in de baan rijden waar dat kan.

Op de snelweg

Er zijn twee manieren om je groep op te bouwen: met de voorrijder links in de baan, of rechts. Afhankelijk van waar je rijdt pas je de groepsindeling hierop aan. Rijd je op de snelweg? Dan moet de voorrijder links in de baan rijden waar dat veilig kan. Rijd je niet op de snelweg, dan moet de voorrijder rechts in de baan rijden waar dat kan.

Het verschil zit ‘m in de richting waarvandaan het gevaar komt. Op de snelweg komt het van achteren. Everink: “Daar zien we regelmatig dat automobilisten de groep als het ware afsnijden wanneer ze na het passeren van de voorste motor in linker positie weer invoegen. Rijdt de voorste rijder dan rechts, dan kan een automobilist die rijder over het hoofd zien, met alle gevolgen van dien.” Qua zichtbaarheid is het dus veiliger om links te rijden als voorrijder.

Niet op de snelweg

Het tegenovergestelde gaat op als je van de snelweg afgaat. Dit heeft dan weer met name te maken met afdekongevallen. Mensen hebben de neiging om alleen directe gevaren te 'zien'. Het brein filtert namelijk op bekende patronen om zo sneller te kunnen reageren. Aangezien een motor vaak sneller voorbij rijdt dan een auto die daarachter rijdt, zal een afslaande automobilist slechts de motor en de auto daarachter registreren. Omdat de motor over het algemeen sneller rijdt, kan de reactie van het brein zijn dat je nog wel even snel tussen de auto en motor door kunt schieten om je weg weer te vervolgen. Everink: "Tegenliggers kunnen na het passeren van de eerste rijder het idee krijgen dat ze veilig af kunnen slaan. Ze zien dan de tweede rijder – die als het ware verstopt zit achter de eerste rijder – te laat." Denk dus als je met een groep gaat rijden met name aan je positie op de weg, maar blijf vooral voor jezelf rijden en denken. Het heet nu eenmaal een 'groep' en geen 'kudde' motorrijders.

Hier rijd je liever iets links uit het midden van de rijstrook, in het midden van jouw veilige zone en met een buffer naar het verkeer op de middelste rijstrook zodat je in ieder geval minder kans hebt om in de dode hoek te vallen.

Hoeveel is te veel?

Er staat nergens geschreven hoe groot een groep maximaal mag zijn, maar een motorrijder die zijn gezond verstand gebruikt weet dat je al snel met teveel mensen op pad bent. Iedereen weet hoe vervelend het is als de groep opbreekt als je een verkeerslicht tegen hebt of het tempo te hoog ligt. Gebruik dus vooral je gezond verstand is ons advies.

Zeker in een tijd dat grote groepen motorrijders worden gezien als bron van overlast, is het soms verstandig om je groep op te splitsen. Uiteindelijk spreek je elkaar toch pas weer als de koffie met gebak op tafel staat.

Op de snelweg rijd je in het midden van jouw veilige ruimte. Dat kan links, rechts of in het midden van de rijstrook zijn. Hiermee zorg je voor een extra buffer tussen jou en het verkeer op de andere rijstroken.

Tom van Appeldoorn

Motorlaarzen, welke kies jij?!

Hoog, laag, cross, leder of stof, gespen, cowboy of Urban Explorer. Echt, voor elke motorrijder is er wel een laars of schoen te vinden en voor elke rit. Op weg naar een bruiloft of naar de Noordkaap, de keuze is reuze.

Maar wat past er nu bij jou en jouw rijstijl? Bij populaire webshops heb je de keuze uit meer dan 200 verschillende schoenen, maar laten we even kijken wat jij wilt hebben! Met één paar red je het eigenlijk niet, mocht je de motorlaarzen of motorschoenen voor verschillende doeleinden gaan gebruiken. Ik ben op een bruiloft geweest waar de bruid motorcross-laarzen droeg onder haar trouwjurk, dit is uiteraard de uitzondering op de regel!

Motorlaars of motorschoen, wat is het verschil?

De motorschoen is eigenlijk een nieuwe naam, vroeger was alles laars. Al het schoeisel kwam tot ver boven de enkel en waren daardoor laarzen. Deze regel geldt nog steeds! Onder motorschoenen vallen eigenlijk altijd schoenen die net boven de enkel stoppen en voor casual gebruik geschikt zijn. Een soepele zool, een casual/urban look, maar meestal niet waterdicht. Een motorschoen past ook perfect onder een motorspijkerbroek.

Racelaarzen

Heb je een mooi lederen racepak, dan kom je uit bij de racelaarzen. Deze komen tot aan het scheenbeen en sluiten met sterke ritsluiting en grote klittenband flap over de voet. Strak, aerodynamisch en stijf, perfect voor een mooie look en veel bescherming bij een val. Veiligheid staat bij deze laarzen bovenaan, daarna de looks en ergens ver daarachter comfort bij wandelen.

Touringlaarzen

Dit zijn vaak de wandelversies van racelaarzen of de minder mooi uitziende Urban laarzen. Een compromis in veiligheid is gemaakt door hem minder stug te maken wat het wandelcomfort verhoogt. De laars is vaak wel waterdicht, gemaakt voor langere ritten en je kunt kiezen uit de kleuren zwart, zwart of anders zwart. Door de strakke passing rond de enkel en het scheenbeen kan zowel een spijkerbroek als motorbroek makkelijk over de schoen getrokken worden.

Adventure

Hoge sterke en ruige laarzen. Stoerheid ten top. Ook te krijgen in de kleur zwart, heel af en toe bruin of donkergrijs, maar voornamelijk ook weer kleurloos zwart. Eigenlijk best saai, maar met een reden. Deze laarzen hou je niet schoon! Ga je op adventure, dan ga je de bossen in Finland, de gravelpaden op van Spanje of door de Oostenrijkse weilanden. Waterdicht, stug en hoog. Ze zijn gemaakt om een flinke stoot op te vangen en dit merk je ook als je na een motorrit wilt gaan wandelen. De adventure laarzen hebben een sterkte stugge zool. Kies voor een variant met een goed scharnierend deel rond de enkel, waardoor wandelingen in de bergen nog mogelijk zijn.

Urban/casualschoenen

Op dit moment is dit één van de meest verkochte schoenen. Ze zien eruit als (hoge) sneakers, zitten ook net zo lekker, maar zijn wel veilig! De enkels zijn beschermd bij een val. Daarnaast zijn ze verstevigd bij het schakelpedaal en bovendien prima te dragen naar een feest, kantoor of vergadering. Een nette donkere motorspijkerbroek erboven en zelfs een bruiloft valt onder de mogelijkheden.

Classics

Hogere lederen laarzen met veters (en af en toe een rits) typeren deze oudere schoenensoort. Vaak voorzien van een hoge hak en vroeger omschreven als de chopperschoenen. Soms nog voorzien van franjes en lederen veters aan de zijkanten. Bij Oldschool -liefhebbers is het nog altijd een graag geziene schoen.

Motorlaarzen

Zoveel keuze, maar welke neem je nu?

Tsja, goeie vraag! Dit ligt ook aan jouw motorkleding. Draag je alleen textiele motorkleding en kom je daarmee overal over de vloer, kies dan voor tour laarzen. Net wat stoerder? Kies dan voor comfortabele adventure laarzen.

Veel naar kantoor, korte ritjes en/of altijd een motorspijkerbroek aan? Kies voor de casualschoen. Je loopt het kantoor binnen, hangt je jas aan de kapstok en je kunt direct koffie uit de automaat halen zonder jezelf eerst om te hoeven kleden.

Stap jij graag op jouw schitterende S1000RR in volledig matching leren racepak, dan is de keuze uiteraard makkelijk! Matchen racelaarzen staan jou het beste!

Rij je door weer en wind? Ga dan voor waterdichte membranen!

Met Goretex, Outdry of andere waterdichte membranen kom jij droog aan op je bestemming! De prijzen liegen er niet om, maar natte sokken zijn ook zeker geen pretje! Smit daarnaast de schoenen in met een impregneerspray om er zeker van te zijn dat vuil en water niet in de schoen gaat zitten.



De pareltjes van Nederland – het Aermacchi Museum

Door Jarno van Osch

Onze passie voor motoren in woord of beeld met anderen delen, doen we allemaal. Maar dan zijn er ook nog motorrijders die deze passie naar een nieuw niveau tillen. Zij die door de jaren heen een prachtige collectie hebben opgebouwd en die graag tentoonstellen in een museum. Maak kennis met enkele van deze absolute parels die ons land rijk is.

In dit idyllisch straatje in Weesp verwacht je een gezellig café of restaurant te vinden. Heerlijk uitkijkend op de prachtige Vecht, terwijl je op het terras geniet van een heerlijk wijntje of biertje. Verwonderlijk is het dan ook niet om in de Hoogstraat een traditionele Griek en een typisch kroegje op de hoek te treffen. Tussen die twee etablissementen verschuilt zich echter nog een mooie verrassing. Niet op culinair, maar motorisch gebied.

Een oplettende voorbijganger valt het wellicht op, maar je moet goed kijken om hier een motormuseum te spotten. Een blik door het raam bij nummer 13 geeft alsnog de nodige aanwijzingen. Kijkend naar het plafond is een motorfiets op te merken, een helm ligt in de venster en ook het blauwe bord dat tegen de ruit is geplaatst, geeft prijs dat hier 'iets' met motoren wordt gedaan. De propeller creëert nog enige verwarring, totdat je van de museumeigenaar de rijke vliegtuig-geschiedenis van Aermacchi te horen krijgt. Jaap en zijn vrouw Ellen de Jong runnen hier namelijk een specifiek museum over dit Italiaanse vliegtuig- en motorfietsmerk.



Hoewel het Aermacchi Museum niet in een enorm pand is gevestigd, mag de entree groots genoemd worden. Met een drijfstang als klink opent zich de tussendeur, waarna je de eerste minuut met open mond staat te kijken naar de plek waar je zojuist binnengestapt bent. Het duurt even tot je geland bent, want het is veel om in zo'n korte tijd te moeten verwerken. Jaap en Ellen hebben de afgelopen jaren een klein motorparadijs laten herrijzen aan de Hoogstraat 13 in Weesp. "Hoewel ik de motorfanaat ben, was het juist een idee van Ellen om onze woonkamer tot motormuseum in te richten."

Op slag verliefd op Aermacchi

Uiteraard vulde de ruimte zich niet vanzelf. De complete verzameling van Aermacchi-modellen die je hier aantreft, kent dan ook een lange voorgeschiedenis. Daarvoor moeten we maar liefst zestig jaar terug in de tijd. "Ik woonde destijds in Amsterdam en daar had je verschillende motordealers zitten. Zo ook Jan Markus, een bekende zijspancrosser in die tijd. Hij was dealer van de Nimag (huidige importeur van Suzuki, red.) en die hadden pas Aermacchi toegevoegd. Zodoende leverde Jan die ook. Heel groot was zijn zaak overigens niet, want in zijn etalage paste net één motorfiets. En daar stond een Ala Verde in. Ik was op slag verliefd. Een apart ding, maar ik vond het een prachtige motor. Het week af van het geijkte plaatje en wellicht was dat hetgeen me aantrok. Ik heb geen moment getwijfeld toen ik 'm daar zo zag staan."

De liefde voor het merk blijft groeien als Jaap eenmaal op zijn gloednieuwe Aermacchi Ala Verde rondrijdt. Niet veel later volgt een tweede model. "Eén was niet voldoende voor me", geeft Jaap met een glimlach toe.

Door de komst van de Japanse merken ziet de voormalige logistiek officier bij de luchtmacht zijn kans schoon om een verzameling van Aermacchi's aan te leggen. "Ik had de tijd mee, want in die periode stapte iedereen over op een Japanner. Dan moesten ze van hun Aermacchi af en ging de prijs omlaag. Kocht je bijvoorbeeld een Ala d'Oro, de productieracer van het merk, voor vierhonderd gulden. Dat was echt geen geld. Ook niet in die tijd."

Schepje bovenop

Halverwege de jaren tachtig verwezenlijkt Jaap de Jong een volgende droom. Naast zijn verzameling van verschillende modellen richt hij ook een merkenclub op voor Aermacchi. Op dat moment is het merk al ter ziele gegaan, na een avontuur met Harley-Davidson.

Door de relatief korte geschiedenis en niet al te hoge productieaantallen zijn er weinig Aermacchi-rijders, maar toch ziet Jaap heil in een club. Het aantal clubleden stijgt aanzienlijk als hij busreizen naar Italiaanse motorbeurzen begint te organiseren. “Wel grappig, want daardoor zijn er veel klassieke brommers en motoren naar Nederland gekomen. En natuurlijk ook Aermacchi’s. We bezoeken nog altijd die beurzen en ook nu gaan er nog altijd weer de nodige motoren mee terug naar Nederland.

In de hoogtijdagen namen we zomaar zestig tot zeventig tweewielers mee. Regelde ik een vrachtwagen voor het vervoer.”

De toch al zeer actieve Jaap doet er nog een schepje bovenop als hij met pensioen gaat. Dat gebeurt al op zijn 55e, door functioneel leeftijdsontslag. “Lekker vroeg, maar dat vond ik helemaal niet erg. Zodoende had ik nog meer tijd om aan Aermacchi te besteden.”

Voldoende ruimte

In diezelfde periode gaat Jaap samenwonen met Ellen, aan de Hoogstraat in Weesp. Op dat moment is zijn collectie aan Aermacchi’s nog verspreid over verschillende locaties in de regio. Telkens als hij zijn ‘schatjes’ wil zien, moet hij op pad. Daar komt echter snel verandering in, als Ellen met het idee komt om de motoren in huis te stallen. De woonkamer wordt daarvoor gebruikt, het stel verhuist hun meubels naar de eerste verdieping. “De meest ideale oplossing”, meent de Aermacchi-liefhebber. “We zijn met z’n tweeën en hebben dus nog steeds voldoende ruimte om te wonen. Ander voordeel, op de eerste verdieping heb je een veel mooier uitzicht. Beneden zit je tegen geparkeerde auto’s aan te kijken, terwijl we nu prachtig uitkijken op de Vecht. Er valt altijd wel iets te zien. Heerlijk is dat.”

Aangezien Jaap graag zijn liefde voor Aermacchi wil delen, gooit hij in 1998 de deuren van het museum open. In al die jaren hebben er mooie ontmoetingen plaatsgevonden in zijn voormalige woonkamer. Zoals een onverwachts bezoek van een Amerikaanse schipper. “Dat was heel bijzonder”, herinnert Jaap zich nog goed. “Hij had in Friesland een boot laten bouwen en kwam geregeld naar Nederland toe om te varen. Op dat moment voer hij over de Vecht en zag iets opvallends. Een bord van Aermacchi trok zijn aandacht. Bleek dus dat hij in Amerika met Aermacchi had geracet en was nieuwsgierig naar wat er achter onze deur plaatsvond. Momenten die goud waard zijn.”

Niet klaar voor geraniums

Hoewel je 'm waarschijnlijk veel jonger inschat, is Jaap inmiddels de tachtig gepasseerd. Hij komt nog zeer energiek over, maar ook hij begrijpt als geen ander dat hij een jaartje ouder begint te worden. Daarom heeft hij samen met vrouw Ellen goed nagedacht over de toekomst van het Aermacchi Museum. "Ik wil graag dat de verzameling compleet blijft en dus hebben we contact gezocht met het Louwman Museum. Op het moment dat ik kom te overlijden, nemen zij de collectie over. Hopelijk duurt dat nog even en tot die tijd blijft het merendeel van mijn Aermacchi's hier staan." Jaap is namelijk nog altijd niet klaar om achter de geraniums te gaan zitten. "Dat zal nooit gebeuren. Ik houd niet eens van geraniums." Nee, de fervente Aermacchi-liefhebber ontvangt liever bezoekers in zijn museum, rijdt op zijn Ala Verde naar een buitenlandse treffen of houdt zich bezig met een restauratie in zijn eigen werkplaats.

Door de liefde voor het merk, de bus trips naar motorbeurzen en het rijden van klassieke ritten als de Moto Giro en Milano-Taranto is Jaap een echte Italofiel geworden. Dat komt tot uiting als hij even tot rust wil komen. Dat doet hij natuurlijk graag in zijn eigen museum. "Dan ga ik met Ellen even lekker beneden zitten. Schenken we ons een Limoncello in, klinkt er Italiaanse muziek uit de boxen en steek ik een pijpje op. Ondertussen geniet ik dan intens van mijn collectie aan Aermacchi's. Meer heb je eigenlijk niet nodig, toch?"

Het Aermacchi Museum is enkel op afspraak te bezoeken. Door de beperkte ruimte is het niet mogelijk om met grotere groepen dan acht personen te komen. Het museum van Jaap en Ellen de Jong bevindt zich aan de Hoogstraat 13 in Weesp. Contact zoeken is mogelijk via onderstaande gegevens.

Tel: 0294-410 551

Mail: redactie@aermacchi.nl

Website van Aermacchi en Gilera club

Grappig Hé

Een oude, blinde marinier dwaalt per ongeluk een bikerbar binnen voor meisjes.

Hij vindt zijn weg naar een barkruk en bestelt een shot Jack Daniels.

Nadat hij daar een tijdje heeft gezeten, roept hij naar de barman: 'Hé, wil je een blonde mop horen?'

De bar valt meteen helemaal stil.

Met een heel diepe, hese stem zegt de vrouw naast hem:

'Voordat je die grap vertelt, denk ik dat het niet meer dan eerlijk is, aangezien je blind bent, dat je vijf dingen moet weten:

1. De barman is een blond meisje met een honkbalknuppel.
2. De uitsmijter is een blond meisje.
3. Ik ben een 1,80 meter lange blonde vrouw van 175 kilo met een zwarte band in karate.
4. De vrouw die naast me zit is blond en een professionele gewichtheffer.
5. De dame rechts van je is blond en een professionele worstelaar.

Denk er eens goed over na, wil je die blonde mop nog steeds vertellen?'

De blinde marinier denkt even na, schudt zijn hoofd en mompelt: 'Nee... niet als ik het vijf keer moet uitleggen.''



MOTORNIEUWS



Motorsalon Brussel Motorshow gaat in 2022 niet door

Organisator FEBIAC bevestigt vandaag officieel aan Nieuwsmotor dat motorfietsen niet in daarvoor bestemde beurshallen aanwezig zullen zijn op de Brussel Motor Show 2022. Het jaarlijkse evenement is in de volksmond beter bekend als een combinatie van 'Het Autosalon' en 'Het Motorsalon', waarvan de laatste nu dus niet doorgaat in januari van komend jaar. Eigenlijk leek dat niet doorgaan van het Motorsalon al langer duidelijk, een groot aantal motormerken had immers aangegeven niet te willen komen. Organisator Febiac (de Belgische tegenhanger van de RAI) had alleen nog niet officieel gemaakt dat er daadwerkelijk geen eigen beurshallen met motorfietsen op de Brussels Motorshow zou zijn, wat nu vandaag dus wel is gebeurd. Vorig jaar werd de totale beurs wegens corona afgelast; in welke vorm de automerken er nu aanwezig zullen zijn blijft nog wat onduidelijk.

"Het was voor ons belangrijk om binnen een voertuigcategorie voldoende vertegenwoordigd te zijn om het op het Salon te kunnen presenteren. Dat is gelukt met auto's en lichte bedrijfsvoertuigen, maar niet met motorfietsen.

In 2022 zullen alleen merken die auto's en motorfietsen in hun gamma hebben, motorfietsen op hun stand kunnen presenteren. We houden de deur open voor 2023..." - Christophe Dubon, FEBIAC

Het Motorsalon is (in tegenstelling tot bijvoorbeeld Motorbeurs Utrecht) vooral een verkoopbeurs, waar door Belgische motorrijders elk jaar grote aantallen nieuwe motorfietsen worden besteld, tegen de beroemde, gunstige "saloncondities". Voor importeurs is deze jaarlijkse afspraak in de Brussels Expo (ook wel "De Heizel" genoemd) zowel een zegen als een vloek: er wordt veel omzet gedraaid, maar de klanten komen daarvoor niet bij de motordealers binnen, terwijl er ook al voorin het seizoen forse aanbiedingen gedaan moeten worden. De verwachting is dat veel motormerken nu nog wel bij de dealers 'saloncondities' gaan aanbieden, omdat Belgische motorrijders dat na al die jaren zo gewend zijn, maar die zullen minder op nieuwe modellen zitten.

Combi Motors Verzekeringen Zorgverzekering voor motorrijders

Combi Motors Verzekeringen introduceert een zorgverzekering speciaal voor de motorrijder. Deze zorgverzekering biedt naast een goede basisdekking ook een aantal relevante voordelen voor motorrijders. Zo ontvangt de motorrijder een korting van 5% op de basisverzekering en 10% op de aanvullende dekkingen. Bij het afsluiten van een aanvullende dekking, ontvangt de klant gratis een aanvullend motorpakket, met daarin onder andere: 10 extra behandelingen fysiotherapie na een motorongeval, is er kostprijsdekking voor medische zorg na een motorongeval in het buitenland (zeer relevant voor bijvoorbeeld Oostenrijk en Zwitserland) en ook is er een brilvergoeding voor een motorbril op sterkte.

Tijdelijk ontvangt de klant bij aanmelding als welkomstgeschenk een set MotoSafe Pro oordoppen van Alpine ter waarde van €27,95 en een kortingsbon van 10% op motorkleding bij MKC Moto. Voor meer informatie over de motorzorgverzekering is de website www.combimotors.nl/zorgverzekering beschikbaar. De zorgverzekering wordt ondergebracht bij Aevitae.

Combi Motors Verzekeringen is al ruim 25 jaar specialist in motorverzekeringen. Naast motorverzekeringen richt Combi Motors zich met de introductie van de motor zorgverzekering ook op andere verzekeringen voor de motorrijder. Het verzekeren van auto's, inboedel en opstal was al langer mogelijk. Aevitae is specialist in collectieve zorgverzekeringen. Voor consumenten, maar ook voor bedrijven. Aevitae en Combi Motors werken al samen op het gebied van inkomensverzekeringen voor garagebedrijven en motordealers.

Honda Driver-Assistive Technology: 2050 nul dodelijke ongevallen in verkeer

Honda Motor Co., Ltd. had vandaag de wereldpremière van geavanceerde toekomstige veiligheidstechnologieën. Honda ontwikkelt zich momenteel voor de realisatie van een samenleving waarin iedereen die deelneemt aan het verkeer geen risico meer loopt op verkeersongevallen en met totale gemoedsrust kan genieten van mobiliteit.

Honda streeft ernaar om met behulp van twee sleuteltechnologieën zijn doel te bereiken om tegen 2050 “nul verkeersongevallen met Honda-motorfietsen en -auto's wereldwijd te realiseren”. Eén daarvan is 's werelds eerste door kunstmatige intelligentie (AI) aangedreven ‘Intelligent Driver-Assistive Technology’ die assistentie biedt die is aangepast aan het vermogen en de situatie van elk individu om rijfouten en risico's te verminderen, waardoor de bestuurder veilig kan rijden. De andere is de ‘Safe and Sound Network Technology’ die alle weggebruikers, zowel mensen als mobiliteitsproducten, via telecommunicatie met elkaar verbindt, waardoor het mogelijk wordt om potentiële risico's te voorspellen en mensen te helpen dergelijke risico's te vermijden voordat er daadwerkelijke aanrijdingen plaatsvinden.

REALISATIE VAN ‘NUL DODELIJKE ONGEVALLen IN HET VERKEER TEGEN 2050’

Honda streeft naar een samenleving zonder aanrijdingen voor iedereen die de weg deelt, en dit is vertegenwoordigd in de wereldwijde veiligheidsslogan ‘Veiligheid voor iedereen’. Het onderzoek en de ontwikkeling van veiligheidstechnologieën door Honda wordt gedaan vanuit het perspectief van zowel hardware als software.

Om een samenleving zonder aanrijdingen na te streven, zal Honda de introductie van Honda SENSING 360, een onlangs aangekondigd omnidirectioneel veiligheids- en rijkhulpsysteem, uitbreiden naar alle modellen die tegen 2030 op alle belangrijke markten te koop zullen zijn. Bovendien zal Honda blijven werken aan het uitbreiden van de toepassing van een motorfietsdetectiefunctie en het verder verbeteren van de functies van zijn ADAS (Advanced Driver-Assistance System).

Bovendien zal Honda ook vooruitgang blijven boeken bij het uitbreiden van de toepassing van veiligheidstechnologieën voor motorfietsen en het aanbieden van technologieën voor veiligheidseducatie (Honda Safety EdTech). Door middel van deze initiatieven zal Honda ernaar streven het aantal dodelijke ongevallen in het verkeer waarbij Honda-motorfietsen en -auto's betrokken zijn tegen 2030 met de helft*1 te verminderen.

Verder zal Honda ernaar streven om zijn ambitieuze doel van 'nul dodelijke verkeersongevallen tegen 2050' te realiseren door zo snel mogelijk toekomstige veiligheidstechnologieën te ontwikkelen.

1) VEILIGHEID AANGEPAST AAN ELK INDIVIDU:

Streven naar 'nul menselijke fouten' tijdens het rijden met de 'Intelligent Driver-Assistive Technology'

Honda heeft de factoren achter menselijke fouten ontrafeld door middel van zijn oorspronkelijke op fMRI*2-gebaseerde onderzoek van het menselijk brein en analyse van risicovol gedrag.

Het systeem gaat uit van voorspellers van rijfouten op basis van informatie die is verkregen via een camera die de bestuurder in de gaten houdt en het patroon van de rijhandelingen.

Deze technologie wordt ontwikkeld om elke individuele bestuurder in staat te stellen minder rijfouten te maken en te kunnen genieten van mobiliteit zonder enig gevoel van angst.

Honda zal streven naar het ontwikkelen van onderliggende technologieën in de eerste helft van de jaren 2020, met praktische toepassing in de tweede helft van de jaren 2020.

Honda heeft onderzoek gedaan naar en ontwikkeling van 'technologieën om mensen te begrijpen' met een originele methode die gebruik maakt van fMRI*2 met het doel de onderliggende oorzaken van rijfouten die de bestuurder angstig maken te ontrafelen.

Naast technologieën die Honda tot nu toe heeft vergaard om menselijk gedrag en omstandigheden te begrijpen, gebruikt de vandaag onthulde 'Intelligent Driver-Assistive Technology', 's werelds eerste dergelijke technologie, ADAS-sensoren en camera's om potentiële risico's in de omgeving van het voertuig te herkennen zodat AI rijrisico's kan detecteren. Tegelijkertijd zal AI in realtime het optimale rijgedrag bepalen en hulp bieden die is aangepast aan de cognitieve toestand en verkeerssituaties van elke individuele bestuurder.

Met de volgende generatie ondersteunende functies voor de bestuurder die momenteel worden onderzocht en ontwikkeld, zal Honda ernaar streven om de nieuwe waarde van 'foutloze' veiligheid en gemoedsrust te bieden die zijn aangepast aan het rijgedrag en de situatie van elke individuele bestuurder en ze uit de buurt te houden van mogelijke risico's.

DRIE WAARDEN DIE HONDA ZAL BIEDEN MET ZIJN VOLGENDE GENERATIE RIJHULPTECHNOLOGIE

Geen rijfouten (operationele hulp): Voertuig biedt op AI gebaseerde assistentie om driften te verminderen en vertraging in handelen te voorkomen.

Geen vergissingen/geen voorspellingsfouten (cognitieve hulp): Voertuig communiceert risico's met visuele, tactiele en auditieve sensaties.

Technologieën in R&D-fase: Risico-indicator, gordelcontrole en 3D-audio.

Geen fouten door dagdromen en onvoorzichtig rijden (attentiehulp): Voertuig helpt vermoeidheid/slaperigheid van de bestuurder te verminderen.

Technologieën in R&D-fase: Biofeedback/trillingsstimulus via de rugleuning.

Honda zal de vandaag onthulde 'Intelligent Driver-Assistive Technology' verder ontwikkelen en vooruitgang blijven boeken met de ontwikkeling met als doel onderliggende technologieën te ontwikkelen in de eerste helft van de jaren 2020 en vervolgens praktische toepassingen te lanceren in de tweede helft van de jaren 2020.

Met deze technologie zal Honda de conventionele rijhulp, die de bestuurder helpt risico's te vermijden terwijl ze plaatsvinden, verder ontwikkelen naar de door AI aangedreven rijhulp die de bestuurder weghoudt van de risico's en ernaar streeft om menselijke fouten, die de oorzaak zijn van meer dan 90% van de verkeersongevallen*, te elimineren.

2) VEILIG NAAST ELKAAR BESTAAN VAN ALLE WEGGEBRUIKERS:

Oprichting van de 'Safe and Sound Network Technology' die alle weggebruikers via telecommunicatie met elkaar verbindt

Systeem begrijpt/herkent de situatie en omgeving van elke bestuurder en weggebruiker

☐ Via het communicatienetwerk wordt informatie over mogelijke risico's in de verkeersomgeving geaggregeerd in de server en worden risico's voorspeld met behulp van de reproductie van de verkeersomgeving in de virtuele ruimte. Het systeem leidt de meest geschikte ondersteunende informatie af, communiceert deze naar elke weggebruiker en moedigt hen aan om acties te ondernemen om mogelijke risico's te vermijden voordat ze daadwerkelijk gebeuren.

Honda zal de industriebrede en publiek-private samenwerking versnellen met als doel de technologie in de tweede helft van de jaren 2020 te standaardiseren.

Om een mobiliteitsmaatschappij 'zonder botsingen' voor alle weggebruikers te realiseren, streeft Honda naar een 'coöperatieve veiligheidsmaatschappij' waar het gebruik van telecommunicatietechnologieën het mogelijk maakt dat iedereen die de weg deelt, verbonden is en naast elkaar kan bestaan.

Met de 'Safe and Sound Technology' wordt informatie over potentiële risico's in de verkeersomgeving, die wordt gedetecteerd op basis van informatie verkregen van camera's langs de weg, boordcamera's en smartphones, op de server geaggregeerd om die verkeersomgeving in de virtuele omgeving te reproduceren. In die virtuele ruimte voorspelt/simuleert het systeem het gedrag van weggebruikers met een hoog risico op het veroorzaken van een aanrijding, rekening houdend met de omstandigheden en kenmerken van elke individuele weggebruiker. Vervolgens leidt het systeem de meest geschikte ondersteunende informatie af om de weggebruikers te helpen risico's te vermijden.

Dergelijke ondersteunende informatie zal intuïtief worden gecommuniceerd aan automobilisten, motorrijders en voetgangers via een 'coöperatieve risico-HMI (Human-Machine Interface)', waardoor het systeem weggebruikers kan aanmoedigen om actie te ondernemen om een aanrijding te voorkomen voordat deze plaatsvindt.

Honda heeft als doel deze technologie na 2030 in de praktijk te implementeren. Het zal het systeem bouwen en de effectiviteit ervan in de eerste helft van de jaren 2020 volledig verifiëren, en vervolgens de sector brede en publiek-private samenwerking versnellen met als doel de technologie in de tweede helft van 2020 te standaardiseren.

Uitbreiding wettelijke garantie motoroccasions uitgesteld

Op 1 januari 2022 wordt de wetgeving op het gebied van *non-conformiteit en commerciële garanties* aangepast, onder motorrijders waarschijnlijk beter bekend als de '*wettelijke garantie*'. Die gaat, als gevolg van nieuwe Europese regelgeving, uitgebreid worden van zes maanden naar een jaar. De behandeling van de Europese wetgeving werd vorige week echter uitgesteld tot 11 januari 2022. Dit zal maar tijdelijk zijn, want Nederland is verplicht de Europese regels voor consumentenbescherming door te voeren in de Nederlandse wetgeving.

Indien de koper van een motorfiets als consument achteraf van mening is dat de geleverde motor bij aflevering niet voldeed aan wat was afgesproken, dus 'non-conform' de verkoopovereenkomst was, geldt nu nog als regel dat in de eerste zes maanden de verkoper zal moeten bewijzen dat het door hem verkochte product wél voldeed aan de afspraken. Oftewel; de bewijslast ligt bij de verkoper. De periode waarin de consument dat juridische voordeel heeft in een eventueel geschil, wordt straks dus uitgebreid naar één jaar.

Wat niet alle kopers van een motoroccasion weten, is dat ze altijd zes maanden garantie op de aankoop bij een motordealer of -handelaar hebben. Dit komt deels door de ondoorzichtigheid van de materie, maar ook doordat verkopers niet altijd even duidelijk zijn over de rechten die een koper heeft. Het televisieprogramma Radar constateerde al eerder dat de wettelijk verplichte garantie nog vaak als extra word gebracht, al dan niet vermomd in een zogenaamd "afleverpakket", waarvoor dan (onterecht) extra betaald moet worden. Nieuwsmotor ontdekte daarna dat dit ook op de ViaBovag website gebeurde, waarop de BOVAG de regels voor haar verkopers aanscherpte.

Echter, ongeacht de door de verkoper genoemde garantieperiode, heeft de consument dus altijd zes maanden (en straks dus een jaar) waarin de verkoper moet bewijzen dat de motor in orde was toen hij werd verkocht. Wat deze zogenaamde wettelijke garantie iets ingewikkelder maakt, is dat het per geval natuurlijk wel verschilt wat je van een motor mag verwachten. Daarin spelen zaken mee als leeftijd, prijs, kilometerstand en de door de verkoper gemelde staat van het voertuig. Je hebt dan ook een eigen onderzoeksplicht als koper: heb je een proefrit gemaakt? Heb je goed gekeken of de motor wel goed was? Bottom line is: de verkoper moet eerlijk de staat vermelden en de koper moet dat zo goed mogelijk controleren.

TOERKALENDER 2021 CLUBS



12/12/2021

45e Wildrit

MC Keizer Karel- Nijmegen

Beste toerrijder,

Helaas hebben we moeten besluiten de Wildrit van dit jaar te cancelen.

De nieuwe variant van het Covid virus en de regel dat we weer 1,5 meter afstand moeten houden, hebben de nodige gevolgen.

Bij het startpunt is het moeilijk iedereen op 1,5 meter aan tafel te zetten en een goede doorloop bij de inschrijving (incl. het GPX -bestand op de navigatie te zetten) is niet mogelijk.

Ook bij het eindpunt was de locatie van ASOM niet meer beschikbaar. Begrijpelijk, want de veiligheid en gezondheid gaan voor.

We hebben besloten de route te gebruiken voor de Wildrit van 2022. Rijders die het inschrijfgeld al hadden overgemaakt krijgen dit natuurlijk terug gestort.

"Het is zoals het is"

Namens motorclub Keizer Karel wens ik je Fijne Feestdagen en een vooral Gezond Nieuw Jaar.

Met vriendelijke groet

Hay Smits

voorzitter toercommissie



L.O.O.T TOERKALENDER 2022

09/01/2022

Jan Termatenrit

MC Wombarg

Toerit - 10 punten

Start te: MC WOMBARG, De Bosrand 21, 3931 AP Woudenberg

Inschrijfgeld: € 5,00(z.h.)

Lengte: 140 km.

Omgeving: Midden Nederland

Inschrijven vanaf: 09:00 tot 12:00

Extra info: Koffie + erwtensoep

route GPX verkrijgbaar via toer@mcwombarg.nl

30/01/2022

Gezelligheidsrit

MTC Bergeijk

Toerit - 5 punten

Start te: Verkeersschool van de Moosdijk, Eykereind 68, 5571 ED Bergeijk

Info: Piet Bierens , Tel.: 06-13639516

Jolanda Luijten , Tel.: 0497-577135

Inschrijfgeld: € 6,00(z.h.)

Lengte: 100 km.

Omgeving: Nog niet bekend

Inschrijven vanaf: 10:00 tot 12:00

Extra info: Inclusief koffie/thee, soep en gezelligheid.

Geen GPS? Rij dan om 11 uur mee met leden van MTC Bergeijk

06/02/2022

32e Koude Februaririt

MC de Kraats

Toerit - 5 punten

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

Info: René van Schaik , Tel.: 06-364 46 424 , 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

