

NUMMER 2

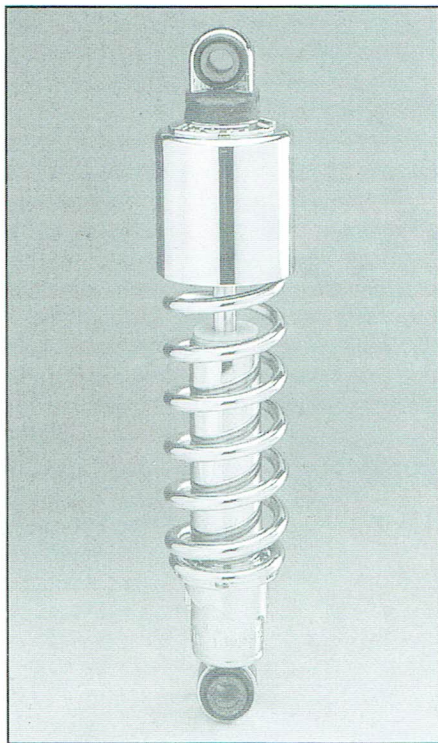
JUNI 2001, JAARGANG 7

Virago

Star



JOUW MERK?



Op welk merk motorfiets je ook rijdt, er is een ander merk dat perfect bij je past. Koni. Omdat Koni-schokdempers ook jouw motorfiets beter bij jou laat passen. Neem nou Yamaha.

Voor Yamaha's geliefde customs, de XV250, XV 535, XV750, XV1000 en XV1100 heeft Koni de opmerkelijke SP8 shock. In standaard lengte en als "Lowering Kit", een verkorte versie die jouw Virago 30 mm lager maakt. Verder heb je met de SP8 alle 'standaard' voordelen van een echte Koni:

- levenslange garantie*
- instelbare demping
- progressieve vering
- superkwaliteit chroom
- sierlijke vormgeving
- verbeterde demping

*zie voor voorwaarden de Koni-fabrieksgarantie

KONI
MOTORFIETSDEMPERS



Meer informatie bij uw dealer of bij Hoco Parts (0342 - 412290).

Voor jullie ligt weer een nieuwe editie van jullie clubblad.

Onstwedde komt uitgebreid aan bod met enkele artikeltjes. Een speciale vermelding voor de volgende personen en bedrijven, die we willen bedanken voor het mogelijk maken van dit weekend: Cor van Heerdt van Van Heerdt Motoren in Hilversum, Jan Huls van Motoport Stadskanaal, Jopie en Gerard van de Bedum, Hans Hendriks, Piet en Linda Elberse en Motorcamping The Blue Star.

Op zondag 26 augustus is er weer vanaf 12.00 uur de nodige koffie in Muiderberg. Aansluitend kan een ritje gemaakt worden van ongeveer 80 - 100 kilometer.

Voor velen zal het een verrassing zijn dat de Deense Virago Club een afscheiding heeft gekregen. Lees het officiële Persbericht van Jan Janell hierover. Tevens ontvingen wij van hem een uitnodiging om in augustus naar hun rally te komen. Er zal voor de Nederlandse deelnemers een vertrekpunt zijn. Zoals (bijna) gebruikelijk is dat het Esso station "De Paal", net na het knooppunt Beekbergen tussen afrit 21 en 22 op de A1. Vertrektijd daar is 07:00 uur. Voor zover nu bekend, is het laatste Nederlandse tankstation het AVIA-station "t Lonnekermeer" na de afrit 31 op de A1. Daar zal getankt moeten worden, want vandaar is het ruim 100 kilometer voor je in Duitsland weer een pomp tegenkomt.

Voor deze rally kan je je aanmelden bij Harrie, telefoon 0182-558869, 06-21226561 of e-mail: harrieXV700@zonnet.nl

Het is al weer een tijdje "gewoon", maar alle bestuurders van rechts hebben op een gelijkwaardige kruising voorrang! Dit geldt vanaf 1 mei 2001 en daarmee vervalt de regel, dat "snelverkeer" op zo'n kruising voorgaat. Houdt er rekening mee, maar dat doen jullie toch al?

In het laatste nummer van 2000 hadden we een oproep geplaatst voor het aanleggen van een verenigings bibliotheek. Helaas heeft er niemand op gereageerd tot op heden. Het zal toch niet zo zijn dat iedereen zijn boeken bij aanschaf van een andere motor weg gooit of ergens op zolder in een hoek heeft verstopt. Beter is ze aan de vereniging te schenken zodat andere leden er gebruik van kunnen maken.

Wat betreft de rubriek FFFiraaagootjes kunnen we het volgende meedelen: met ingang van heden worden deze NIET meer geplaatst in het clubblad. Ze kunnen worden opgegeven aan de site-master van de VSCN, die deze annonces op de site zal zetten.

Nieuw is het hoofdstuk "De Bladen vertellen". In deze rubriek zijn diverse artikelen opgenomen uit bladen, die volgens de redactie het lezen waard zijn.

De redactie.

Sluitingsdata voor kopij:

15 augustus en 15 november 2001

In principe kan van deze data NIET worden afgeweken, dus houdt er rekening mee.

Alle gegevens in dit blad zijn zorgvuldig vergaard. De redactie kan echter geen verantwoording nemen voor tussentijdse wijzigingen in gegevens, onjuistheden in de informatie, alsmede zet- en/of drukfouten en uit deze informatie voortvloeiende contacten en overeenkomsten tussen de lezers van dit blad en de daarin vermelde instanties en/of personen.

De redactieleden zijn:

Fran\$ Hendrich\$, Rob Blokker en Hanna Steenstra.

Het kwam op als poepen. "Ik wil mijn motorrijbewijs hebben" zei ik in 1999. Ik had nog nooit op een motor gezeten. De enige ervaring op motorische tweewielers was de bromfiets. En dat was ook al weer een tijdje geleden, 1968 om precies te zijn. Mijn eerste bromfiets was een tweede handsje, een ge-chopped fietsje waar de vorige eigenaar een op een Puch stuur gelijkend stuur op had gezet en het hele ding was in groen hamerslag gespoten. Wel een schatje om te zien. En dat voor 150 guldentjes. Maar ja, denk je na een poosje, het loopt, maar daar blijft het dan bij. Je ziet anderen op een echte Puch of een Tomos (pleiners werden die in die tijd genoemd) of op een Kreidler of Zundapp (de dijkers). Mijn buurjongen had wel interesse in mijn brommer, dus die heeft hem overgenomen en ik samen met mijn Pa naar de Kreidler dealer. Ja, 750 gulden moest het kosten. En daar reed Rob, zo trots als een pauw op zijn eigen Kreidler. Het werd een kat in een zak, want binnen een jaar lag het blok in elkaar. Daarvoor nog een keer klem gezeten tussen een bus van Maarse & Kroon en een vrachtwagen; de uitlaat was plat en de voetsteuntjes afgebroken, maar Rob had niks. Van een helm had nog niemand gehoord. Einde van het Kreidler tijdperk. Toen volgde nog een EEG'tje en een oude Berini M21. Daarna kwam het auto gebeuren.

Tot 1999: tweede jeugd; overgang; als het maar een naam heeft. Eerst een dagje proefgereden bij het VVC in Almere. Je kunt daar een hele dag proefrijden op een 250 cc fietsje op een gesloten terrein. Ze hebben daar een eigen circuit waar je je eerste ervaring op kunt doen. Op zo'n dag kun je voor je zelf bepalen of het bevalt of dat je zegt "eens, maar nooit meer". Nu, mij beviel het, dus ingeschreven voor de rijlessen. Twee maal examen gedaan maar de tweede keer was ook de laatste keer. 9 maart 2000 was dat. Motoport in Almere

was na een prijsvergelijking als winnaar uit de bus gekomen. Zij mochten de Dragstar bestellen. Wist ik veel. Totaal geen ervaring met het kopen van motoren, je vertrouwt op de kwaliteit van de verkoper. Na enkele maanden rijden (o.a. in Hongarije) kom je er dus achter dat er wel wat meer komt kijken alvorens je een motor moet kopen. Vooral met een lange rit bleek dus, dat mijn zithouding niet optimaal was. Ik ging doorzitten. Als je dan wat heen en weer rijdt op je zadel of wat vaker stopt vang je het wel een beetje op maar prettig is het niet. Ik ben denk ik gewoon te lang voor een basis Dragstar. Eigenlijk zou ik de motor nooit hebben moeten kopen. De verkoper moet niet alleen een motor willen verkopen maar hij moet eigenlijk ook adviezen geven. In de trant van, die motor is nu wel leuk maar gezien uw constructie, in mijn geval 1 meter 96 cm (gemeten tijdens de keuring voor militaire dienst in de vorige eeuw) is het misschien verstandiger om naar een ander model of merk uit te kijken. Of misschien een ander zadel aan laten maken zodat de zitpositie toch wat prettiger is voor het lijf. Blijk je eind 2000 ook nog opgescheept met een hernia die volgens de specialisten alleen maar d.m.v. een operatie verholpen kan worden. Het prettige was wel, dat ik tijdens het motorrijden niet echt veel meer last had van de hernia. Ondertussen heeft de chirurg zijn werk gedaan en hoop ik met het verschijnen van het Magazine weer op de motor te kunnen rijden. Ondertussen leg ik wel mijn oor te luister voor wat betreft mijn zithouding. Het zal wel op een ander zadel uitdraaien. Iets hoger en ietsje meer naar achter. Laat het dus een les zijn voor aspirant motor kopers, het is dus niet alleen de motor maar let ook op het feit dat het model of type wat je leuk vindt ook werkelijk bij jouw lichaamsbouw past. Hetzelfde gaat op voor de kleding die je aanschaft. Een precies passende broek

blijkt dus na verloop van tijd een niet passende broek te zijn maar een te korte. Je past hem, je loopt even door de winkel, je gaat even op een stoel of een kruk zitten. De verkoper zegt, zit wel goed hé, precies je maat. Verkocht dus. Na een tijdje rijden kom je er achter dat de broekspijpen langzaam omhoog kruipen, mede veroorzaakt door de kniestukken want die willen natuurlijk om je knieën omhoog kruipen. Al met al heel wat zaakjes waar je op

behoort te letten bij de aanschaf van een motor plus outfit. Je moet dus niet alleen op de verkoper vertrouwen. Het slimste is misschien om een ervaren motorrijder mee te nemen.

Ondanks deze tegenvallers vind ik het motorrijden nog steeds een fijne bezigheid en hoop het nog een hele tijd met de club mee te draaien.

Groetjes, blockbuster Rob.

DING FLOF BIPS

Dat we in Nederland goed zijn met geld over de balk smijten, hoef ik niemand meer te vertellen.

Er is zelfs een televisieprogramma naar vernoemd. De creativiteit in Den Haag blijft me toch af en toe verbazen. Nederland is één van de weinige landen op de wereld dat geld overhoudt en daar moet je toch wat mee doen. Er moet een duur betaald persoon in een duur betaald spotje meedoen, om de Nederlander te laten Ding flof bips'en. Het zal mij een bout hachelen waar ze die ...euro gaan gebruiken.

Door deze ongein gaat een groot deel van de Nederlandse woordenschat verloren. Padvindende karweien niet meer voor een heitje en de recycle winkel (gesubsidieerd) kan zijn naam veranderen. Want niemand zal op den duur het woord Piekfijn nog begrijpen.

Laat staan de benamingen van ons geld. Voor een joet zit je niet meer goed en op de markt is geen gulden nog een daalder waard. Maar enfin, aan deze onzinnige creativiteit zijn wij nuchtere Hollanders al een beetje gewend.

Het ken gekker!

Neem 7 willekeurige mensen (1 van de KNMV, 1 van het LOOT, 1 van het CBR, 1 van het PVIM, 1 namens Politie A'dam/amstelland en 1 voorzitter) en noem die "De stuurgroep Motorveiligheid".

Laat ze een onderzoekje doen met daarbij een eindrapport. Wat je krijgt is leuker dan een drie uur durend cabaret programma van een hele goede cabaretier.

Deze stuurgroep is gestart met het selecteren van thema's en heeft op die wijze de onveiligheidsproblemen in kaart gebracht. Ook heeft zij motorrijders met verschillende achtergrond (man/vrouw, jaarkilometrage en woon-werk of hobby) opgeroepen via het blad "Motor", om met elkaar te discussiëren. De opkomst was abominabel laag zo blijkt uit het verslag in het MAG a zine van de MAG. Met deze lage opkomst is men toch tot een eindconclusie gekomen die voor iedere motorrijder geldt (waar heb ik die werkwijze meer gezien). Heel kort door de bocht komt het hierop neer: indien jij als motorrijder (een minderheid in het Nederlandse verkeersbeeld ??) een dreigend conflict krijgt met een automobilist (meerderheid ??) moet je je zo snel mogelijk omkleden in een vriendelijk ogende outfit en zeker niet vergeten je helm af te zetten. Vervolgens moet je dan vriendelijk naar diegene zwaaien of tenminste plezierig oogcontact hebben.

Het blijkt namelijk dat de automobilisten in het algemeen ons een beetje agressief vinden overkomen omdat ze ons gezicht

niet onder onze wettelijk verplichte helm kunnen zien. Ook vinden zij het rijden in grote groepen beangstigend overkomen en pomphouders zijn bang als er veel motorrijders binnenkomen. In clubverband mag er niet meer gereden worden met een niet goedgekeurde uitlaat en zou elke club een veiligheidscoördinator o.i.d. moeten hebben.

Uit onderzoek is ook gebleken dat motorrijders, indien zij niet vrijwillig tot stilstand komen, dit over het algemeen tegen een auto is, omdat die auto de motorrijder niet of niet tijdig heeft gezien. (??) Maar dit zal niet aan de motorrijder liggen maar aan de automobilist in mijn ogen, omdat er in het weekend meer wordt motorgereden dan door de week. In het weekend is het zondagsrijdergehalte natuurlijk ook het hoogst en dit zijn de mensen, die het gemiddelde zichtvermogen van een dode zeemug hebben. Of anders gezegd: niet verder kijken dan hun bumper dik is.

Dit eindrapport staat vol met deze "wisten-we-al" feiten en is in de "motorrijders-moeten" vorm geschreven. (lees hem maar eens na bij www.knmv.nl)

Lieve onderzoekers, een motorrijder laat zich geen regels door de strot duwen, en bekijkt de problemen eens van een andere

kant. Ruim 300.000 gelukkige motorrijders hebben een meer relaxte invloed op het verkeersbeeld dan 3 miljoen automobilisten, om nog maar te zwijgen van file- en milieuproblematiekken. Indien Den Haag toestaat dat motorrijders gebruik mogen maken van busbanen, doelgroepstroken, etc. gaan er zeker weten meer mensen het rijden verkiezen boven het droog zitten. Dus motorrijden i.p.v. autorijden in het woon-werkverkeer.

Mijn vriendelijke verzoek is in het vervolg iets te onderzoeken dat nog niet bekend is. Denk aan de zuinigheid van motoren, andere dan fossiele brandstoffen, aids, kanker, etc. Daar hebben we wat aan. Niet zoals in juli is onderzocht, dat jongens langer thuiswonen dan meisjes, dat wist iedereen al. Als het zo doorgaat onderzoekt men nog welke kleur licht er na het rode verkeerslicht komt. (Groen toch??).

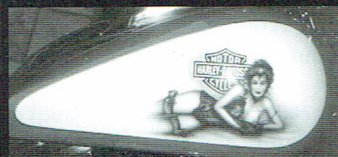
Wil je meer weten over motorverstorende beleidsregels kijk dan eens bij de MAG op hun site www.mag-nl.org.

Blij dat ik (nog) rij
Krietingz ent hef vun.....! Dreiv zeef.

Jan "Westcoast" Willem

FRANS DE WEERDT SPECIAL PAINTING CENTRE CUSTOM CORNER

Fortlaan 56, 3545 HV Utrecht Noord
Tel+Fax: 030-2434391
e-mail: info@specialpaint.nl



- Al meer dan 20 jaar voor SPECIAL PAINT en ORIGINEEL SPUITWERK
- Bel voor prijsopgave of kom langs en zie dat echt alles mogelijk is
- Bestel de Nieuwe Zodiac Catalogus 640 blz. chopper en customparts. Hij kost f25,- incl.verzendkosten en is te bestellen onder telnr.: 030-2434391
- Magnum catalogus voor Intruder, Shadow, Virago, Magna etc. DOOR EIGEN IMPORT

- DE BESTE PRIJZEN!**
- Verchromen alu en ijzer (1/2 jaar garantie)
 - Poeder-coaten



Openingstijden:
Di t/m vr: 10.00 tot 17.00 u.
Zaterdag: 10.00 tot 14.00 u.
Maandag op afspraak.

**NIEUW!!!
ONLINE SHOP!!!**

www.specialpaint.nl

FEEST WEEKEND VSCN

14 - 15 - 16 SEPTEMBER 2001

CAMPING DE FLAASBLOEM
FLAASDIJK 1 - 4861 RC CHAAM
NOORD BRABANT
Telefoon: 0161 491654
Fax: 0161 492054



Kosten f 100,- over te maken op girorekening 6990215
t.n.v. de VSCN te Poeldijk,
onder vermelding van Feestweekend en lidmaatschapsnummer.

Sluitingsdatum is 31 augustus 2001.

VRIJWILLIGERS GEZOCHT VOOR HET FEESTWEEKEND

Voor het komende VSCN jaarfeest zijn diverse akties reeds opgezet dan wel is er een aanzet gegeven tot.

Eén van de plannen is om dit jaar te starten met een groep mensen die zich EEN avond willen inzetten als "bewaking". Dit om een zekere rust te (proberen)

garanderen aan de feestgangers.

Voor inlichtingen en opgave kan je Hans Hendriks bellen onder telefoonnummer 070-3273652 of mobiel: 06-54754875.

Alvast bedankt.

Om de leden van regio 1 en 2 meer te betrekken bij het clubgebeuren stonden in de laatste twee edities van het clubblad diverse mededelingen over een te houden weekend in hun buurt. Dit mede naar aanleiding van het commentaar van diverse leden uit deze regio's, dat er zo weinig te doen was in het Noorden. Groot was de verbazing dan alom, dat bij de start van de toertocht er slechts 4 deelnemers uit deze regio aanwezig waren.

Vrijdag de elfde vertrok een groepje vanuit Bodegraven richting Zeist, waar een aantal leden klaar stond om zich aan te sluiten, zodat met een grote groep gereden kon worden. Dit resulteerde in een groep van zo'n twintig man. Onze regio-vertegenwoordiger Marcel Schaap reed voorop en liet ons een heel mooi deel van Nederland zien. Hij had gekozen voor "een ritje binnendoor". Dat resulteerde in houten achterwerken maar zeer mooie landschappen om te zien. Om een uurtje of half acht kwamen we aan op de camping en werden de tentjes opgezet.

De eerste avond stond snel voor de deur en direct deze avond zat de stemming er goed in. De volgende morgen zou de toer-

rit gereden worden. Iedereen keek uit naar de groep "die nog komen moest". Op een gegeven moment kwam er een groep van tien motorrijders aangereden, die hartelijk verwelkomd werd. Bij navraag bleek iedereen uit alle regio's te komen, behalve uit regio 1 of 2. Die zouden toch nog wel komen? Was de gedachte. In het laatste magazine stond het toch nadrukkelijk vermeld: "...de leden uit het hoge noorden meer te betrekken bij het clubgebeuren en een gezellig weekend te organiseren..." Opgemerkt zij wel dat de regiovertegenwoordigers zich telefonisch hadden afgemeld bij Marcel. Keurig toch?

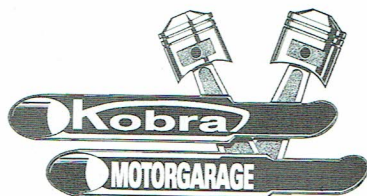
Uiteindelijk ging de toerrit van start. (Lees elders in dit blad daarover).

Helaas voor de organisatoren, die er van alles aan gedaan hebben om dit weekend tot een geslaagd weekend te maken, bleef het bij dit aantal rijders.

Het weekend was inderdaad heel geslaagd, daar waren de deelnemers het overeens. Goeie camping, goed eten en drinken, goeie "goet fout", goed weer en... blijde rijders. Blijft jammer dat de doelgroep het in grote getale heeft laten afweten.

Fran\$ Hendrich\$

onderhoud • reparatie • accessoires • customizing



Simon Stevinweg 23-13
(industrie terrein "Het Broek") 6827 BS Arnhem
Tel / fax 026-3622774. Mobiel 06-55803478

TRIKE WEG... YAMAHA BINNEN!

Eindelijk is het zover: de Trike staat niet meer voor de deur maar hiervoor in de plaats een Yamaha Virago XV750, kleur zwart en ik ben apetrots dat het nu eindelijk zover is gekomen.

Na een hoop goede tips van Eric Venverloo, ben ik bezig om de motor uit het jaar 1989 op te knappen. Het heeft mij in ieder geval 30 uur poetswerk gekost om de motor er goed uit te laten zien.

Wat mijn gedachtegang hierover is: het is nu nog een kwestie van bijhouden. Ik kan

er nu mee voor de dag komen en het geeft je een stuk eigen trots.

Waar ik mij nu op verheug is, dat ik eindelijk volledig mee kan doen met de goed verzorgde manifestaties waar ik in het verleden als een blok aan het been met de Trike gedeeltelijk aan mee kon doen.

Nu eindelijk kan ik ook zeggen: *"hit the road and keep on riding on your bike"*.

John van Cuilenburg

CORROSIE-TECHNIEK-OPROEP-TECHNIEK-CORROSIE

Het is sommige van jullie misschien nog niet opgevallen maar de Dragstar 1100 Classic heeft zijn eerste verjaardag gevierd. Dit houdt dus in dat hij ook zijn eerste winter heeft meegemaakt. En dat heeft hij geweten ook. Het blijkt dat de voorvork bij enkele van ons (waaronder die van mij) voor de winter in een betere conditie was dan na de winter. Het onderste deel van de vork is gemaakt van aluminium met een laklaag als bescherming. (Zo ziet het er uit). Deze laklaag blijkt niet bestand tegen pekkel, want er ontstaan overal vlekjes in het aluminium. Eén van de leden is naar zijn dealer gegaan om te vragen hoe dat mogelijk was. Zij beweerden dat het door steenslag was ontstaan. Wel vreemd dat alleen de vork dan geraakt wordt door steentjes en dat je verder nergens iets van steenslag tegen komt.

Van drie Dragstars weten we dat ze corrosie verschijnselen vertonen maar we zouden graag willen weten of er meer leden zijn die er last van hebben.

Zo hebben we ook sporen van corrosie gevonden op de schakel eenheden op het stuur.

We willen deze problemen eens bij Yamaha aankaarten om te kijken of men daar een oplossing voor weet te vinden.



Daar dit magazine ook naar Yamaha Nederland wordt gestuurd is men dus bij deze op de hoogte van ons probleem en kunnen ze er alvast mee aan de gang. Mocht dit probleem zich ook bij de andere Star uitvoeringen voordoen, dan vernemen wij dit natuurlijk graag.

Eventuele reactie kunnen jullie mailen naar: **blockbuster@chello.nl**

of schrijven naar:

deVSCN, Postbus 36, 2300 AA Leiden
t.a.v. Rob Blokker of met de vermelding "corrosie voorvork".

MAG-meldpunt wegafsluitingen interactief

Het nieuwe motorseizoen staat voor de deur en iedere motorrijder kijkt er nu al naar uit om ons mooie land te doorkruisen. Helaas zal die motorrijder op zijn route ook wegen tegenkomen die verboden zijn voor motoren. Reden genoeg voor de Motorrijders Actie Groep (MAG), belangenvereniging voor motorrijders, om op internet een speciale pagina in te richten: **www.wegafsluitingen.nl**

Via deze internetpagina kan iedere (dreigende) wegafsluiting worden gemeld aan de MAG, die er vervolgens alles aan zal doen om, samen met de wegbeheerder, te zoeken naar een betere oplossing. Een aantal mogelijke oplossingen wordt op de pagina nader uitgelegd.

Naast de motorrijders kunnen ook wegbeheerders, die op zoek zijn naar goede en motorvriendelijke alternatieven voor wegafsluitingen, zich via deze internetpagina bij de MAG melden. De MAG zal dan gezamenlijk met de wegbeheerder bekijken welke alternatieven er zijn en wat ter plaatse de beste oplossing is. Bovendien wordt op de internetpagina uitgelegd hoe je als motorrijder zelf bezwaar



kunt maken tegen dreigende wegafsluitingen en vind je er links naar alle provincies, gemeenten en waterschappen.

Wegafsluitingen: iedereen praat erover, maar de MAG doet er wat aan!

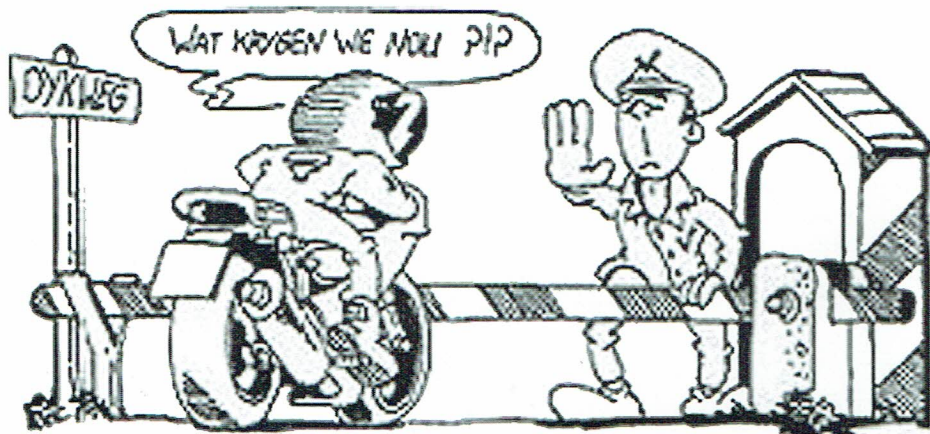
MOTORRIJDERS ACTIE GROEP
Postbus 94348 - 1090 GH Amsterdam
Tel/fax: 058-2134478
E-mail: info@mag-nl.org

Kijk voor informatie op internet:

<http://www.mag-nl.org>

Nieuw van de MAG:

<http://www.wegafsluitingen.nl>



In de Bovag Krant werd onlangs geschreven dat deze organisatie geen bezwaren heeft tegen het invoeren van een APK voor motorfietsen, zoals is voorgesteld door de Europese Commissie. De KNMV laat echter weten geen nut te zien in een verplichte APK voor motorfietsen zo lang niet wetenschappelijk is aangetoond dat de invoering ervan zal leiden tot minder ongevallen met motorfietsen.

De KNMV is ervan overtuigd dat de meeste motoren in een uitstekende conditie verkeren. Daarvan was de toenmalige minister Smit-Kroes ook overtuigd, reden voor haar om de verplichte APK niet voor motorfietsen in te stellen.

Bron: MOT073

Het Landelijk Motorplatform vraagt aan de automobilisten meer aandacht voor de veiligheid van motorrijders. Het platform heeft een aantal spelregels en adviezen vastgelegd in een gedragscode. "Met een beter op elkaar afgestemd weggedrag kunnen gevaarlijke verkeerssituaties worden voorkomen", meent de organisatie.

Bron: Metro

Alhoewel het in Nederland reuze meevalt met de milieuvervuiling door motorfietsen, hebben de Europese milieu-ministers in Brussel onlangs flink aan de bel getrokken. Omdat vooral in Zuid-Europese landen motorfietsen verantwoordelijk zouden zijn voor 30% van de verkeersemissie, worden de emissie-eisen vanaf 1.1.2003 aangescherpt voor alle nieuwe type motoren. Een jaar later geldt deze maatregel voor alle nieuwe op de weg gebrachte voertuigen. Vanaf 2006 worden de eisen nog verder verscherpt en moeten de emissiewaarden van de motorfietsen op hetzelfde niveau komen dat nu al voor auto's geldt.

Bron: MOT073

JAPAN VERHOOGT MAX. SNELHEID VOOR MOTORRIJDERS.

Men verwacht dat de verkoop van zware motoren met 30% zal toenemen nu de Japanse regering de maximum snelheid voor motoren op de z.g. expressway's heeft verhoogd van 48 mph (80 km) naar 62 mph (100km). Het is motorrijders nog steeds niet toegestaan een duo passagier mee te nemen als men de expressway's op gaat.

Dit was de eerste verandering in 35 jaar. Het is tot stand gekomen naar aanleiding van het feit dat de motorrijders met de hun opgelegde maximum snelheid van 80 km niet mee kunnen komen met het overige verkeer en om het feit dat veel motorrijders klagen over het z.g. motorrijder pesten door automobilisten.

De "Japan Automobile Manufacturers Association" probeert het Japanse Transport Ministerie al 10 jaar zo ver te krijgen dat de maximum snelheid voor motoren gelijk wordt getrokken met die van de auto's. Toen in Japan de eerste "superhighway" werd geopend in 1960 dacht men dat motorfietsen niet in staat waren om met hoge snelheden te rijden.

Met de snelheids beperking was de vraag naar "big bikes" klein. Als alles nu gaat zoals voorspeld zal de verkoop met 30% toenemen. Hier zullen niet alleen de vier Japanse fabrikanten wat van merken maar er zal nu ook vanuit de Verenigde Staten en Europa geïmporteerd worden.

Bron: Motorcycle NewsWire

YAMAHA CUSTOM CLUB SJÆLLAND (YCCS)

To our friends and relations around the world:

The purpose of this letter, is to inform you that on January 7th Virago MC Club Sjælland (VMCCSJ) made a major change in our relationship with Virago MC Club Denmark (VMCCDK) which means that we no longer is a club under VMCCDK, but a new independent club.



We have changed the name of our club to: **Yamaha Custom Club Sjælland (YCCS).**

During the upcoming season you will get plenty of opportunities to hear more about our new club, when we meet on the road or at rallies and other arrangements.

Our new web-page is located at: www.yamahacustomclub.dk

In short terms **YCCS** is the club you all know as VMCCSJ, with base in our well equipped clubhouse in Lynge, and with focus on friendship, socializing and many activities for members as well as for friendship-clubs all over the world – which of course all comes from the fact that the members are very committed and active.

One of the major changes is our mission statement, which we'll let speak for itself:

The purpose of Yamaha Custom Club Sjælland is to set the scene for, and develop, friendship, socializing and activities for it's members. YCCS is for those who wants an active club life and with interest in Yamaha Custom motorcycles. It is the club's duty to set the scene, and the members duty to fill and play on the scene.

Finally it's important to state that we don't use back-patches.

Best regards,

On behalf of the board in

Yamaha Custom Club Sjælland

Chairman

Jan Janell

Tevens is er een uitnodiging voor hun rally welke plaats vindt van 17 t/m 19 augustus. Vrijdag is er een live band, zaterdag een toertocht en 's avonds een DJ. Competition en silly games en prijzen voor de mooiste motoren. Eten en drinken in overvloed.

Locatie: Yamaha Custom Club Sjaelland's clubhouse en omgeving.

Prijs is 200 dkk. (2 x dinner en 2 x ontbijt)

Voor boekingen en informatie: Fran\$ Hendrich\$

Wegafsluitingen - wat kunnen we er tegen doen?

Om die vraag te beantwoorden moeten we eerst weten hoe een wegafsluiting eigenlijk tot stand komt. Volgens de Wegenverkeerswet 1994 (WVV94) worden verkeersbesluiten genomen door het bevoegd gezag. Voor wegen onder beheer van het rijk is dat de minister, voor provinciale wegen Gedeputeerde Staten en voor sommige dijkwegen het bestuur van een waterschap. Voor alle andere wegen is het de gemeente die wegbeheerder is.

Wettelijk is vastgelegd dat de gemeenteraad bevoegd is om een verkeersbesluit te nemen. De gemeenteraad kan dit zelf doen of het laten doen door het College van Burgemeester en Wethouders dan wel een door de raad ingestelde commissie. Dit verschilt dus per gemeente.

Om die vraag te beantwoorden moeten we eerst weten hoe een wegafsluiting eigenlijk tot stand komt. Volgens de Wegenverkeerswet 1994 (WVV94) worden verkeersbesluiten genomen door het bevoegd gezag. Voor wegen onder beheer van het rijk is dat de minister, voor provinciale wegen Gedeputeerde Staten en voor sommige dijkwegen het bestuur van een waterschap. Voor alle andere wegen is het de gemeente die wegbeheerder is. Wettelijk is vastgelegd dat de gemeenteraad bevoegd is om een verkeersbesluit te nemen. De gemeenteraad kan dit zelf doen of het laten doen door het College van Burgemeester en Wethouders dan wel een door de raad ingestelde commissie. Dit verschilt dus per gemeente.

Bezwaar aantekenen

Een gemeente komt meestal niet zelf op het idee om een weg af te sluiten. Veelal zijn het bewoners of milieubewegingen die hier om vragen. Wanneer de gemeente een verkeersbesluit heeft genomen dan moet

ze dit bekend maken door publicatie in een plaatselijke, huis aan huis verschijnende krant. De redenen om het besluit te nemen moeten worden vermeld. In de Wegenverkeerswet is bepaald dat een belanghebbende vervolgens 6 weken de tijd heeft om bezwaar aan te tekenen. Dit moet je als belanghebbende (dit kan ook de MAG zijn) doen bij de instantie die het besluit heeft genomen. Er volgt dan een hoorzitting waarop je de bezwaren nader kunt toelichten. De gemeente doet vervolgens uitspraak op het bezwaarschrift en neemt eventueel een nieuwe besluit. Tegen de (negatieve) beslissing op het bezwaar kun je vervolgens beroep aantekenen bij de rechtbank. Die zal dan kijken of de gemeente de juiste procedure heeft gevolgd. Inhoudelijk geeft de rechtbank geen oordeel. Een besluit om bijvoorbeeld heel Nederland af te sluiten is een belachelijk idee maar de rechtbank zal hier niets aan doen als het maar via de juiste procedure is gebeurd. Wat betekent dit nu concreet voor de MAG? Om een gemeente met afsluitingsplannen tegen te houden moeten we er op tijd bij zijn. Immers, 6 weken na publicatie van het besluit vervalt de mogelijkheid om bezwaar aan te tekenen. (Zie ook <http://www.wegafsluitingen.nl/pages/bezwaar.htm>)

Naar de Tweede Kamer

In 1998 heeft de MAG het Rapport Wegafsluitingen in Nederland aan geboden aan de Tweede Kamer.

Zie <http://www.wegafsluitingen.nl/pages/rapport.html> en lees alles over het rapport.

Bestemmingsverkeer

Een dijk of andere weg volledig afsluiten voor gemotoriseerd verkeer is meestal niet mogelijk. Er wonen immers ook mensen die hun huis per auto moeten kunnen bereiken. Daarom wordt er een uitzondering gemaakt voor bewoners. Dit betekent

echter dat bijvoorbeeld de vuilophaaldienst er niet meer mag komen. Ook bezoek zal de laatste kilometers te voet moeten afleggen. Om al deze praktische problemen te omzeilen wordt de uitzondering vaak uitgebreid tot bestemmingsverkeer. Maar wat is nu precies bestemmingsverkeer? Het RVV 1990 (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens) geeft de volgende definitie:

"bestuurders wier reisdoel één of meer bepaalde percelen betreft die zijn gelegen aan of in de directe nabijheid van een weg met een door verkeerstekens aangegeven geslotenverklaring voor bepaalde categorieën bestuurders en die slechts via deze weg zijn te bereiken alsmede bestuurders van lijnbussen."

Dan wordt er ook nog een nadere definitie gegeven van het begrip percelen:

"Perceel kan een gebouw, een terrein of een stuk grond zijn."

Bestemmingsverkeer is dus een ruim begrip. Je kunt redeneren dat je op weg bent om verderop zonnebloemen te gaan bekijken of dat je op weg bent naar een huis dat te koop staat en dat je dus bestemmingsverkeer bent.

Voorkomen is beter dan genezen

De beste manier om afsluitingen te voorkomen: zo vroeg mogelijk in overleg te treden met betrokkenen, veelal gemeenten en bewoners. Afhankelijk van het soort overlast wat men zegt te ondervinden zijn er diverse oplossingen mogelijk. Om het rijden in grote groepen te beperken kun je gaan praten met motorclubs die in groepsverband rijden. Als het gaat over geluidsoverlast dan kun je aangeven dat de politie hier tegen moet optreden, dit wordt veroorzaakt door een enkeling die met een illegale open uitlaat rijdt. Het moeilijkst blijft echter de snelheid, ook hier moet de politie tegen optreden. Dit is alleen effectief als het regelmatig gebeurt of als er een permanente snelheidscontrole is. Anders

zullen er snelheidsremmende maatregelen genomen moeten worden.

Snelheidsremmende maatregelen

Overtreding van de maximumsnelheid is in eerste instantie een handhavingsprobleem waar de politie tegen dient op te treden. Wanneer dit onvoldoende resultaat heeft dan kunnen ook infrastructurele maatregelen worden genomen. Voordeel is dat deze altijd werken, dus ook als de politie niet aanwezig is om te controleren.

Scheiden verkeerssoorten

Qua verkeersveiligheid is scheiden van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer (fietsers, wandelaars) veruit de beste oplossing. Hiertoe kunnen vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Voor dijkwegen kan deze mogelijkheid in samenhang met eventuele dijkverzwaring worden onderzocht. Een fietspad kan naast de weg op de kruin van de dijk worden aangelegd indien hiervoor voldoende ruimte is. Een andere mogelijkheid is het fietspad iets lager op het dijklichaam dan wel beneden aan de dijk te maken. Ook een zomerdijk zou dienst kunnen doen als fiets- of wandelpad.

Verkeersdrempels / rammelstroken

Verkeersdrempels zijn, mits goed aangelegd, effectieve snelheidsremmers.

Rammelstroken bestaan uit meerdere kleine drempeltjes achter elkaar. Voordeel is dat ze eenvoudig zijn te plaatsen en veel goedkoper dan gewone drempels terwijl ze zeker zo effectief zijn. Belangrijk voor zowel drempels als rammelstroken is dat ze over de volle breedte van de weg worden toegepast zodat er geen schuin aflopende zijkanen ontstaan die voor motorrijders onnodig gevaar opleveren. Wanneer de volle wegbreedte niet haalbaar is, bijvoorbeeld omdat fietsers geen hinder mogen ondervinden, dan kunnen de zijkanen van de drempels worden voor-

zien van paaltjes. Uiteraard moeten de drempels voldoende verlicht zijn en voorzien van de nodige waarschuwborden. Door ze een afwijkende kleur te geven vallen ze extra op ten opzichte van het overige wegdek. Voor wat betreft het materiaal van de drempel, dit moet onder alle weersomstandigheden voldoende stroef zijn zodat er geen slipgevaar ontstaat.

Wegdek variatie

Ook variatie in het wegdek kan snelheidsremmend werken, op een klinkerweg wordt minder hard gereden dan op een asfaltweg. Door op enkele plaatsen het asfalt over een lengte van honderd meter te vervangen door klinkers kan de gewenste snelheidsverlaging worden bereikt. Uiteraard geldt ook hier dat het wegdek (klinkers) onder alle weersomstandigheden voldoende stroef moet zijn zodat er geen slipgevaar ontstaat.

Uitzicht beperken

Wanneer een bocht onoverzichtelijk is dan zal een motorrijder of automobilist deze veel voorzichtiger en met een lagere snelheid nemen dan wanneer verder vooruit gekeken kan worden. Het plaatsen van bijvoorbeeld een heg aan de zijkant van de weg zal daardoor een duidelijk snelheidsremmend effect kunnen hebben.

Voor zowel drempels als ook voor wegdekvariatie geldt dat ze niet in of vlak voor of na een bocht mogen worden aangelegd.

Een motorfiets is in vergelijking met een auto veel gevoeliger voor verandering van wegdek. Bij het rijden van een bocht zal het voorwiel van de motor schuin staan ten opzichte van het wegdek en daardoor makkelijk wegglijden als er verandering van het wegdek plaatsvindt doordat er een drempel ligt of een overgang van asfalt naar klinkers.

Procedure voor het indienen van een bezwaarschrift

In deze tekst is de procedure beschreven voor het maken van bezwaar tegen een besluit van de gemeente op grond van de Algemene wet bestuursrecht (Awb). Deze procedure geldt zowel voor besluiten waarom je zelf hebt gevraagd als voor besluiten die iemand anders heeft aangevraagd of die de gemeente uit zichzelf neemt. Ook is deze procedure van toepassing indien de gemeente op jouw verzoek om een besluit niet binnen de wettelijke termijn reageert of weigert een besluit te nemen. Deze procedure geldt echter niet voor besluiten die betrekking hebben op sociale en belastingwetgeving. Hiervoor gelden aparte regels.

Tegen welke besluiten is bezwaar mogelijk?

- Het besluit moet afkomstig zijn van de gemeenteraad, van burgemeester en wethouders of van de burgemeester.
- Het besluit moet rechtstreeks nadelige gevolgen voor jou hebben.
- Het besluit moet schriftelijk zijn.

Hoe dien je een bezwaarschrift in?

Je richt je bezwaarschrift aan het bestuursorgaan dat de beslissing heeft genomen (de gemeenteraad, burgemeester en wethouders of de burgemeester). Het bezwaarschrift moet aan een aantal eisen voldoen. De belangrijkste zijn:

- je naam, adres en handtekening;
- een omschrijving van het besluit waar tegen je bezwaar maakt;
- de reden(en) waarom je het niet eens bent met het besluit;
- de datum waarop je het bezwaarschrift schrijft.

Je bezwaarschrift moet in het algemeen binnen zes weken worden ingediend bij het bestuursorgaan dat het besluit heeft genomen (of had moeten nemen). Indien je bezwaarschrift te laat binnenkomt, wordt

vervolg op bladzijde 27

WEL OF NIET NAAR ONSTWEDDE

Dat was voor mij de grote vraag, mag ik nu wel of niet met de motor naar het regio weekend op camping "The Blue Star" in Onstwedde. Nog sterker, ik mocht tot 7



mei eigenlijk niet eens auto rijden.

Al die onzekerheid werd veroorzaakt door een hernia waar ik mee opgescheept zat. Na een zwart/wit foto reportage en een CT-scan van mijn rug, werd besloten dat er geopereerd moest worden. Nu, dat zou op 6 maart moeten plaats vinden, ware het niet dat men 5 dagen voor het gebeuren besloot het uit te stellen. Men had geen verdover beschikbaar die een ruggenprik moest verzorgen. De zaak werd uitgesteld tot donderdag 21 maart. Donderdag morgen geopereerd en vrijdag morgen mocht de patiënt alweer naar huis, nog sterker, als je kon lopen moest je voor zes uur 's avonds weg wezen, want dan werd de zaak gesloten. En dan thuis verder genezen en wachten tot 7 mei, de dag van de controle. Tot die tijd dus ook niet op de motor. Zelig gezicht hoor, een Dragstar in je schuurtje zonder dat je er mee de weg op mag. Het enige wat je ermee mag doen is

poetsen, poetsen en nog eens poetsen. 7 mei voor controle naar het Lucas Andreas ziekenhuis in Amsterdam. Mag ik motor rijden was natuurlijk één van mijn vragen. Lekker doen, was



het antwoord van de neurochirurg. Alleen voorlopig geen kinderhoofdjes opzoeken was zijn advies.

Ik was al een beetje in overtredding, want de zondag ervoor had ik al een ritje naar Shooters gemaakt. Ik kon het niet

laten. Afgesproken met Karin en Gerda om samen naar Nijkerk te rijden waar we ons dan om ongeveer kwart over drie zouden aansluiten bij de groep die uit Zeist was vertrokken. De hele rit naar Onstwedde hebben we binnendoor gereden. Ik was al snel de tel kwijt voor wat betreft het aan-



WEL OF NIET NAAR ONSTWEDDE (vervolg)

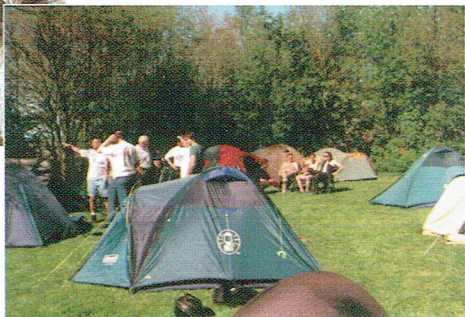


roeren. Eerst maar een bodempje van bier. De kleinst prettig drinkende glazen waren halve liters. Dat lukte prima.

Eten was ook geen probleem. Nasi, bami of een patatje met saté of bal. Het was allemaal beschikbaar. Er zijn die avond nog heel wat

tal rotondes die we tegen zijn gekomen. Het was een lange maar mooie rit. Met dank aan Marcel Schaap.

Rond halfacht reden we de camping op. De eersten waren we niet. Er stonden al heel wat tentjes en niet alleen van VSCN leden. Een Deense groep zijspan rijders en de Yamaha 650 twin klub (eigenlijk de voorloper van de Virago) hadden er hun kamp opgeslagen. Het veldje waar wij op kwamen te staan was nog zo goed als leeg. Er stond 1 tent op met een Harley rijder. Had die even pech, het was geen gezicht tussen al die mooie Yamaha's. Ik had een nieuw tentje gekocht en eigenlijk alleen maar even in de woonkamer bekeken. Het viel allemaal mee en het kasteel stond in korte tijd. Gelukkig maar, want de maag begon zich te



halve litertjes van eigenaar veranderd. Rond twaalf uur werd het mij toch wat te veel en heb (niet in een geheel rechte lijn) het tentje opgezocht. Wat mij nog wel opviel was dat er 's nachts veel houtzage-



rijen op de camping waren. Het was denk ik rond elf uur vrijdagavond toen Ferry (van regio 6) en Hanna (regio 4, die moest nog werken) de camping op kwamen rijden. Ferry was bang dat er een bier schaarste zou optreden, want hij had zijn eigen vat

maar meegenomen. De camping baas wilde het eerst niet in bewaring nemen maar Ferry liet het maar achter op de bar. Na enige tijd was het blik weg en bleek het dus netjes in de koeling te zijn gezet. Ferry en Hanna hadden niet meer de vut om hun tentjes op te zetten. We vonden ze de volgende morgen op het terras. Hij in zijn slaapzak op de grond en Hanna heeft de hele (of het restant) van de nacht op een tafel doorgebracht.

Het ontbijt de volgende morgen was goed verzorgd. Alleen er was in eerste instantie niet genoeg voor de liefhebbers. Er zaten enkele illegale ontbijters tussen. Ik ook dus. Ik had er geen rekening mee gehouden dat ik dat van tevoren op moest geven. Maar ik was gelukkig niet de enige. In de loop van de ochtend kwamen er gelukkig nog heel wat leden hun tentje opzetten. Zelfs leden uit Limburg.

Iets voor twaalf uur begonnen we aan de toertocht. Een fantasties mooie tocht uitgezet door Harm Ax. Lid van de VSCN sinds afgelopen januari. Complimenten voor Harm. Ik denk dat hij er erg veel tijd ingestoken heeft om zo'n mooi resultaat te krijgen. Waren alle Noordelijke leden maar zo enthousiast.

120 km gereden. Tegen 5 uur weer terug in Onstwedde. De halve liters waren er nog volop maar de hoeveelheid van vrijdag avond heeft mij geen goed gedaan. Na vier paracetamollen was de koppijn er nog steeds. No alcohol dus de rest van de zaterdag. Nou ja, een "drop shot" ging er stiekem tussendoor. Goed voor de keel.

Tussen de toerrit en het koeie schroeie door moest er nog even spijker geslagen worden en moest de spijkerbroek van Kees de Man (of was het er één van zijn dochter) getest worden op de kwaliteit van het stiksel. Spijkerbroek hangen dus.

Het werd dringen geblazen bij de barbecue maar ik denk dat iedereen zijn stuk vlees binnen heeft gekregen. Er was genoeg voor allemaal. Lekkah vlees dacht ik zo. Die slager moeten jullie aanhouden was het advies aan Marjolein van de Blue Star. "Dachten we wel" was haar antwoord.

En toen ging het Goet fout in Ostwedde. De groep www.Goet.fout.com heeft na de barbecue de avond vol gespeeld tot ver na twaalf uur. Eén van de camping gasten vond de muziek precies in zijn straatje passen (veel blues), dat hij besloot snel zijn mondharmonica te halen. Hij heeft daarna dan ook een aardig stuk meegeblazen met de groep. Improvisatie was geen probleem. Ferry en Hanna hebben de tweede nacht wel in hun tentjes doorgebracht.

Zondag morgen na het ontbijt van 9 uur zag je iedereen weer stuk voor stuk hun eigen weg huiswaarts gaan. Karin en Gerda wilden ook weer graag richting Diemen vertrekken, ware het niet dat Karin haar 535 op diesel wilde laten lopen. Het is wel goedkoper dan loodvrije benzine. Dat was dus ook de reden, dat één van de Venture rijders wat langer op de ANWB moest wachten. (Lekke achterband). Eerst moest de diesel olie afgetapt worden. Ze had de motor gelukkig nog niet gestart. Alles is toch weer op zijn pootjes terechtgekomen. Gelukkig maar.

We kunnen weer terug kijken op een grandioos weekend, georganiseerd door de regio 4 vertegenwoordiger Marcel Schaap met als extraatje het activeren van onze regio 1 en 2 leden. Helaas is dit niet erg gelukt maar verder was het weer feest van begin tot eind.

Hartstikke bedankt Marcel.

Rob Blokker.

Motorrijders en automobilisten, verenigd in de Stichting Meldpunt Wegafsluitingen, binden de strijd aan met wegbeheerders die wegen afsluiten.

Al meer dan 300 kilometer openbare weg is afgesloten voor gemotoriseerd verkeer en nog eens 600 kilometer wordt bedreigd met afsluiting. Waar mogelijk wordt getracht om in overleg met de wegbeheerder, meestal een gemeente of een waterschap, tot aanvaardbare oplossingen te komen. Als dit onverhoopt niet lukt dan worden de wettelijke mogelijkheden benut. Dit betekent bezwaar maken bij de wegbeheerder en daarna eventueel beroep instellen bij de rechtbank.

Vaak wordt een besluit om een weg af te sluiten bijzonder slecht onderbouwd. Zo spreekt men nogal eens van 'aantasting van het landschappelijk karakter' en van 'een gevoel van onveiligheid bij andere weggebruikers' als reden om een weg af te sluiten. Dergelijke vage begrippen mogen natuurlijk nooit aanleiding zijn om maar direct te kiezen voor de meest vergaande oplossing, namelijk totale afsluiting. Ook argumenten als 'de weg is niet berekend op deze hoeveelheid verkeer' of 'de snelheid is veel te hoog' zijn nietszeggend wanneer men geen snelheidsmetingen of tellingen heeft verricht waar men deze beweringen mee kan staven. Mocht de verkeersveiligheid in het geding zijn dan moet er natuurlijk iets gebeuren, daar zal iedereen het mee eens zijn. Dit hoeft echter niet direct te leiden tot afsluiting, er zijn altijd andere, minder vergaande, oplossingen die kunnen worden overwogen.

Momenteel loopt er een rechtszaak tegen de gemeente Zevenaar. De gemeente wil het recreatieve fietsverkeer bevorderen ten nadele van de motorrijder / automobilist. Dit is voor de gemeente het belangrijkste uitgangspunt. Hiertoe moet een

landbouwsluis worden aangelegd op de Oliemolen, een smal dijkweggetje. De gemeente geeft aan dat het te druk is op deze weg, de tellingen van aantallen voertuigen dateren echter van 1986 !!!!!.

Fietsers ondervinden hinder van gemotoriseerd verkeer volgens de gemeente. Gevaarlijke situaties lijken zich echter niet voor te doen, er zijn geen ongevallen bekend. Andere mogelijkheden dan een totale afsluiting zijn door de gemeente niet eens onderzocht. Bijvoorbeeld een spitsafsluiting om sluipverkeer (woon-werk) te weren of het instellen van éénrichtingsverkeer.

In de gemeente Ubbergen wordt overwogen om de Ooijse dijk richting Nijmegen in de weekeinden af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Dit op verzoek van een aantal bewoners die een rustiger dijk willen zonder auto's en motoren. De bewoners willen overigens zelf wel met een auto of motor over de dijk blijven rijden, zo staat te lezen in een regionaal dagblad. De Stichting Meldpunt Wegafsluitingen heeft de gemeente aangeboden om samen naar een oplossing te zoeken in plaats van eenzijdig een besluit te nemen.

Motorrijders en automobilisten worden verzocht om dreigende wegafsluitingen te melden bij de Stichting Meldpunt Wegafsluitingen zodat er actie kan worden ondernomen. Het liefst in een zo vroeg mogelijk stadium wanneer er nog overleg mogelijk is.

Om een weg daadwerkelijk af te sluiten moet een verkeersbesluit worden genomen. Meestal wordt dit bekend gemaakt in een regionaal huis-aan-huis blad. Helaas bestaat er geen landelijke publicatieplicht waardoor de Stichting Meldpunt Wegafsluitingen afhankelijk is van mensen die de kranten in hun regio goed in de gaten houden.

STRIJDEN TEGEN WEGAFSLUITINGEN (vervolg)

De Stichting Meldpunt Wegafsluitingen wordt momenteel gevormd door het LOOT (Landelijk Overleg Orgaan Toerclubs) en de stichting Pro Auto. Het LOOT vertegenwoordigt meer dan tweehonderd motor-toerclubs, Pro Auto is een belangenorganisatie voor automobilisten. Andere auto- en motororganisaties worden opgeroepen zich bij de Stichting Meldpunt Wegafsluitingen aan te sluiten.



Voor nadere informatie of het doorgeven van meldingen kan men zich wenden tot **het secretariaat van de Stichting Meldpunt Wegafsluitingen:**

p/a Joop de Jonge, Rijnbandijk 6A, 4024 BM Eck en Wiel,
tel 0344-694852, fax 0344-694853, mobiel 06-22754193.

Uiteraard is er ook een internet site met uitgebreide informatie, waaronder een overzicht van alle op dit moment bekende afsluitingen:

<http://www.meldpuntwegafsluitingen.nl/>

(Bron: Moto73)

RALLY INVITATION FROM



The rally takes place
August 17th - 19th 2001

Live Band, Friday.

DJ, Saturday.

Cruising, Saturday.

Competitions & Silly Games.

Awards for best looking bikes in 8 categories.

Raffle.

Plenty of food and drinks.

Location: Yamaha Custom Club Sjælland's clubhouse and surroundings.

Price: dkk. 200,- = 2 x dinner, 2 x breakfast is included.

Please notify upon sign-up if you are vegetarian

It will be possible to buy sandwiches and snacks during the whole rally

Sign-up no later than July 24th (but the sooner the better)

or for more info, please contact:

Jan Janell e-mail: janell@it.dk Phone: +45 44 99 95 66

... OF WEL: HOE HARM AX DE GROEP VERZORGDE !

12 mei 2001 was een gedenkwaardige dag. Niet omdat het een van de dagen was van het weekend in Onstwedde (op zich al een belevenis), maar omdat er een toertocht was.

Het weer was de zaterdagmorgen goddelijk. De meesten kropen twee keer uit hun tentjes. Een keer heel vroeg, om even wat te lozen, en een keer omdat het ontbijt aanstaande was. Eén clublid verhieft zich van de vloer onder een afdak en ontwaarde bij het opstaan nog een clublid die een tafel als slaapplek had verkozen. Ach, het was al laat bij aankomst, weinig licht, veel bier, dus geen tent.



Sjonge wat een prachtig weer. Strak blauw, een lavend windje en na het ontbijt verzamelde het groepje zich op het gras, luiierend, grappend, zonnend en kletsend.

Er kwamen steeds meer mensen bij, waaronder een die ik nog nooit gezien had. Bij navraag bleek het een nieuw lid van Regio I te zijn en tevens de man die de toertocht voor vandaag had uitgezet.

Dat was dus Harm Ax.

U kent hem niet? Wel, schraap al uw kennis over typen Nederlanders bij elkaar en selecteer een Groninger. Zo ziet Harm eruit. Een forse, rustige, zeer bescheiden

man, heldere blik, enigszins rossig haar en ondanks de hitte in vol ornaat. Alles aan Harm ademt betrouwbaarheid, gedegenheid en verantwoordelijkheid. Alles keurig verzorgd. Zijn Virago kon zo uit de showroom gehaald zijn. Voorbereiding is alles. De routebeschrijving die werd uitgedeeld maakte dat in een keer duidelijk.



Ik had mijn leesbril (toen) nog bij de hand, dus ik liep hem eens door. Een en al degelijkheid. Geen woord teveel en niks te weinig. Hier was iemand aan het werk geweest die iets wilde neerzetten. We zouden om twaalf uur gaan rijden, maar ja u kent dat, het werd iets later. De oplettende waarnemer kon aan Harm zien dat hij dit in stilte verwerkte. Er kwamen op het laatst nog wat leden aankachelen en dat gaf dan weer zin aan deze vertraging. Dan het vertrek. Een beetje rommelig als altijd. Wie rijdt er voor?

Tja, nu had Harm ons via de routebeschrijving aangeraden in groepjes van maximaal 6 motoren te rijden. De veiligheid, begrijpt u? En hij heeft natuurlijk volkomen gelijk. Maar ja, de meeste clubleden hebben al last van leesbrilletjes en dat oogt niet op een motor en VSCN'ers met zo'n handig rolletje op het stuur zie je dan ook niet zoveel. Route-beschrijvingen gebruiken wij dan ook meestal als thuiskomertje voor als je de groep kwijtraakt.

Harm merkte al gauw dat iedereen van plan was achter hem aan te rollen en hij gaf geen krimp. Met het natuurlijk gezag van iemand

die weet wat hij doet stelde hij zich op aan het hoofd van een forse colonne en pas nadat hij zeker was dat iedereen de motor draaiend had en de koplamp in de goede richting, ging hij van start. Ik zat redelijk voorin en kon dus goed zien dat Harm zich als een vader van een te groot gezin voelde. Hij loerde in zijn spiegels of iedereen meekwam, reed soms in de linker baan om meer overzicht te krijgen en doseerde het tempo zodanig dat het voor iedereen te doen was. Voorbeeldig. Nog nooit meegemaakt. Meestal heeft een voorrijder niet zo'n idee van wie er allemaal meerijdt. Je moet via stoplichten wel erg veel motoren kwijt zijn om even te stoppen en te wachten. Zo niet Harm.

Trouwens, stoplichten? Ik heb ze niet gezien. Nou mis ik wel eens wat, maar ik kan me echt geen stoplicht herinneren op deze tocht. Weet u wat er (heel plezierig overigens) ook ontbrak? Verkeer! Je gelooft het niet. Prachtig weer en dan met een hele kudde uren lang door Nederland toeren zonder stoplichten en tegenliggers! Denkt u dat dat mogelijk is? Ja, het kan; Harm heeft het geregeld.

Niet alleen dat: hij had ook nog nagedacht over de culturele waarde van de tocht. Zo heeft hij ons getrakteerd op alle landschappen die het Groningse kenmerken. Weidse vlakten, bosgebieden, prachtige dorpjes, geweldige boerderijen, dijkjes, bruggen, een historische standaardmolen, de vesting Boertange, de sluizen aan de Dollard. En Harm wist overal wat bij te vertellen. Hij drong zich niet op als gids, maar als je in zijn buurt stond werd je getrakteerd op aanvullende informatie.

Iemand wilde benzine. Harm regelde een pomp. Iemand wilde pinnen. Harm regelde een postkantoor. Iemand wilde wat consumeren. Harm regelde een heel landgoed. Het was allemaal perfect.

Later verontschuldigde Harm zich over een voorvalletje, maar dat vond ik nou juist leuk. Op een gegeven moment sukkelde Harm de weg af en via een zandpaadje het bos in. Iedereen er gedwee achteraan in gespannen afwachting van wat Harm nu weer moois in petto had. Het was een hobbelig paadje en je kon aan de sporen zien dat het ten tijde van de grote regens een flinke modderpoel was geweest. De opgedroogde klonters deden een beroep op ieders stuurmanskunst. Maar zoveel ervaring hadden we wel. Er werd even gestopt en Harm keek om, om te zien of iedereen er was. Toen dat zo was reden we er weer uit. Later legde Harm uit dat hij voorzag dat er een trein aan zou komen en om te voorkomen dat de groep daardoor zou worden opgesplitst had hij deze opstelling gekozen... Ik heb geen spoorrails gezien. Ze zullen er wel geweest zijn. Bospaadjes horen ook bij het Gronings landschap dus waarom niet. Heerlijk, al die verbaasde gezichten.

Ondanks alle vertragingen kwamen we ruim op tijd terug op de Blue Star. Iedereen was vol lof. Zoveel zorg, zoveel dienstbaarheid, al die aandacht en voorbereiding: Harm heeft het begrip voorrijder opnieuw gedefinieerd.

Twee dingen nog. Alle andere mensen die routes uitzetten en/of voorrijden krijgen mijn onverminderde dankbaarheid, bewondering en vertrouwen. Geen woord van wat hier geschreven is mag ten nadele worden uitgelegd aan alle anderen die zich inspannen om van het clubleven iets moois te maken. Ik voel dat ik mede namens hen spreek als ik zeg dat dit top was.

En tot slot:

Harm, ik weet dat je dit stukje zo niet geschreven had willen hebben. Aan je bescheidenheid, hoezeer ook gerespecteerd, heb ik even geen boodschap. Ere wie ere toekomt.

Ton Trommelen

De reden waarom de MAG -de Motorrijders Actie Groep- in 1988 werd opgericht, was gelegen in het feit dat er steeds meer regels en bepalingen ten aanzien van de motor en zijn/haar berijder door de in Brussel zetelende Europese politiek werden uitgedacht. Daarom werd het noodzakelijk dat we als motorrijders goed op de hoogte zouden zijn van die aankomende maatregelen. Daarnaast moesten ook de standpunten van de motorrijders aan de politiek kenbaar worden gemaakt. Omdat veel gevestigde belangenorganisaties dit onderschatten, werd in 1988 door de Engelse MAG in Brussel de FEM (vanaf 1 januari 1998 FEMA, persbericht) opgericht. Eveneens in 1988 werd in Nederland de MAG opgericht. Inmiddels zijn in zo'n 17 Europese landen vergelijkbare organisaties ontstaan, die zich hebben aangesloten bij de FEMA, die vertegenwoordigt daardoor inmiddels meer dan 400.000 Europese motorrijders.

Het doel van de MAG is, dat iedere motorrijder plezier aan het motor rijden kan blijven beleven, en dat onzinnige, overbodige en vrijheidsbeperkende maatregelen geen doorgang zullen vinden.

De werkwijze van de MAG is het lobbyen van de standpunten van de motorrijders in de richting van zowel de nationale als de Europese politiek. Op Europees niveau doen we dat uiteraard in samenwerking met de FEMA. Ook zorgen we er voor dat we vroegtijdig op de hoogte zijn van de aankomende wetgeving of de ideeën daarover. Als een wet eenmaal is ingevoerd is het nl. veel moeilijker om de zaak terug te draaien dan voordat de politiek zich erover heeft uitgesproken. Verder vragen we, als we dat noodzakelijk achten, aan onze leden om protestbrieven naar de politiek te schrijven. De dreiging voor de motorrijders bestaat uit o.a. het alsnog invoeren van een 100 PK limiet, het verder aanscherpen van de geluidseisen tot 78 dBA, een verbod op het zelf sleutelen, de invoering van een APK en

de verplichting van airbags en beenbeschermers.

De resultaten die we hebben bereikt zijn het voorlopige uitstel van de invoering van de 100 PK limiet. Daarnaast hebben we 95% van het Europese Parlement ervan weten te overtuigen dat er geen strengere geluidseisen hoeven te komen, en dat het ook in de toekomst mogelijk moet blijven om zelf aan de motorfiets te kunnen blijven sleutelen. Verder is het Europees Parlement er van overtuigd dat er geen 100 PK limiet hoeft te komen. Er is echter nog veel te doen, dus daarbij hebben we jullie steun hard nodig. En wees eens eerlijk, wat is nu fl. 50,- lidmaatschap per jaar?

Ondanks dat we destijds het Europese Parlement ervan hebben weten te overtuigen dat het invoeren van een faserijbewijs voor motoren niet erg zinvol zou zijn, hebben de Europese Commissie en de Europese Ministerraad destijds de mening van het democratisch gekozen Europese Parlement genegeerd, en besloten om toch dit faserijbewijs in Europa in te voeren. Daarom is het zaak dat het Europese Parlement meer zeggenschap krijgt. Het 'Verdrag van Maastricht' is een eerste aanzet, maar zeer zeker nog niet genoeg.

Samenwerking is belangrijk, maar we willen wel onze eigen identiteit behouden. De MAG is in Europees verband aangesloten bij de FEMA. Op nationaal niveau werken we samen met het LOOT (Landelijk Overleg Orgaan Toerclubs), FEHAC (Federatie van Historische Automobielen en Motorfiets Clubs), en MON (Motorsport Organisatie Nederland). Daarnaast maken we samen met o.a. de ANWB, RAI, BOVAG, KNMV, CBR, VVN, en de Regio Politie Amsterdam/Amstelland deel uit van het zgn. 'Motorplatform'.

Tenslotte willen we nogmaals benadrukken dat de MAG een belangenvereniging is voor alle en dan bedoelen we dus ook alle motorrijders. Dus als je rijdt op een

MOTORRIJDERS AKTIE GROEP HISTORIE (vervolg)

Tweetaktracer, Off the Road, Crosser, Chopper, Oldtimer, Naked-Bike, Superbike, Toerbuffel of Sportmotor word je natuurlijk ook lid van de Motorrijders Actie Groep, de enige echte consumentenorganisatie die zich alleen inzet voor motorrijders! We houden ons dus bezig met de belangen van automobilisten en fietsers. Ook bemoeien we ons niet met de perikelen rond de nationale en internationale motorsport. En we organiseren ook geen toertochten, maar voor iedereen die geniet van het motorrijden en dat ook in de toekomst wil blijven doen, doen we op



zowel nationaal- als internationaal niveau ons best om er voor te zorgen dat de Europese Regelzuchten opzichte van de motor en zijn berijder geen door-gang zal vinden.

Voor nadere informatie:

Motorrijders Actie Groep
Postbus 94348, 1090 GH Amsterdam
e-mail: info@mag-nl.org
Aangesloten bij de FEMA (Federation of European Motorcyclists Associations)
K.v.K. te Haarlem nummer V 40596536
Tel. & fax: 058-2134478

SCHAALMODELLEN

Je ziet ze wel staan in speelgoedzaken, bij de accessoires afdeling van je motorzaak of soms staan ze zelfs bij het Kruidvat te koop: schaalmodellen van motoren. Meestal van een Harley of een BMW. De Honda Shadow ben ik ook nog wel eens tegen gekomen. Hobbelen over het internet blijken er dus ook modellen te verkrijgen van de XV1100 Virago en enkele Star uitvoeringen. Hieronder een klein lijstje,

XV1100 Virago	schaal 1/12	\$ 15,50
Dragstar XVS 650	schaal 1/18	\$ 6,50
Royal Star Tour Classic	schaal 1/18	\$ 6,50
Royal Star DeLuxe Solitaire	schaal 1/18	\$ 6,50

De prijzen zijn exclusief verzend (shipping) kosten.

Het zijn modellen van het merk "Die Cast".

Je kunt ze via hun internet-site bestellen en d.m.v. creditcard betalen.

Interesse?? Kijk op
www.rpm2000.com



"CAPTAIN AMERICA" DUKT OP NA 28 JAAR

Een Harley motorfiets genaamd "Captain America" bereden door Peter Fonda in de film Easy Rider is na 28 jaar weer boven water gekomen en op 31 maart jongstleden door de "Mecum Auction Company" in Del Mar, California geveild.

De Harley, één van de vier panheads die indertijd door Fonda tijdens een veiling bij het L.A. police department zijn gekocht, was verbouwd door Fonda samen met customizer Tex Hall en acteur Dan Haggerty die een kleine rol had in Easy Rider. Totaal hebben ze vier motoren voor de film verbouwd. Er zijn twee "Billy Bikes" gebouwd die door Dennis Hopper bereden zijn en twee "Captain Americas" voor Peter Fonda.

Eén Captain America heeft de film niet overleefd, omdat deze aan het eind van de film gesloopt wordt. De motoren zouden het eigendom worden van de acteurs en de producers, ware het niet dat inbrekers

de nog in tact zijnde machines uit een garage hebben gestolen. Alleen de gesloopte machine lieten ze liggen. Zolang de film nog niet uitgebracht was, hadden ze voor de dieven geen waarde, behalve dat het mooi omgebouwde Harley Panheads waren.

Nadat de film was uitgebracht gaf Peter Fonda de vierde motor (wat er van over was gebleven) aan Dan Haggerty die hem weer heeft gerestaureerd om hem als "momento to his work on the film" te bewaren.

Men heeft de veiling tijdens het "Goodguys Rod and Custom event" in Del Mar georganiseerd zodat er dan veel mensen aanwezig zouden zijn.

We hebben nog navraag gedaan bij het veiling bedrijf of de motor inderdaad is verkocht, zo ja, aan wie (een beroemdheid misschien?) en voor hoeveel.

Helaas hebben ze niet op onze e-mail gereageerd, dus blijft het gissen.

(met toestemming van Motorcycle NewsWire, www.motorcyclenewswire.com)



17e MOTORBEURS UTRECHT

Van 1 t/m 4 maart 2001 werden in Utrecht de "VIER MACHTIGE MOTORDAGEN" georganiseerd. Elke dag werd er een record gebroken voor wat betreft het bezoekers aantal. Voor het eerst in de historie heeft de MOTORbeurs Utrecht het magische bezoekersaantal van 100.000 overschreden. De organisatie van de beurs heeft berekend dat er ongeveer 100.500 bezoekers zijn geweest. Dit zijn er 7500 meer dan in 2000.

Het succes van deze beurs is mede te danken aan het afgelasten van de MotoRai in Amsterdam welke eigenlijk geplanned stond voor oktober vorig jaar.



helaas niet op de stand kon staan. We hadden maar 4 x 4 meter ter beschikking. (De beton prijs in Utrecht ligt hoger dan Groningen).

De blikvanger heeft zielig vier dagen in de kou op de parkeerplaats tussen de hallen gestaan. Ondanks dat wisten veel leden en niet leden de stand te vinden. Het was op zijn tijd een gezellige hoek waar menig bak koffie geschonken werd.

We hadden veel aanloop van Virago en Star rijders. Ze waren allemaal geïnteresseerd in de



Buiten alle dealers en handelaren die dit jaar op de beurs stonden waren de motor-importeurs aanwezig met bijna alle nieuwe modellen. Deze waren allemaal samen gebracht in één groot paviljoen in hal 5.

Ook in hal 5 waren alle merkenclubs bij elkaar geplaatst. Dus ook de VSCN.

Al was de stand niet zo groot als in Groningen, we waren er wel. Was in Groningen de goud gekleurde aanhanger met het club logo de grote blikvanger bij het binnenkomen van de hal, in Utrecht ging dit wat moeilijker omdat de aanhanger

vereniging maar ze wilden helaas niet allemaal meteen lid worden. 12 mensen konden we als lid inschrijven en de rest hebben we in ieder geval het inschrijvings formulier en het december nummer van het Magazine mee gegeven.

Over het hele gebeuren bekeken was het weer een succesvol evenement geweest. Op naar de volgende beurs, wanneer, de 18e MOTORbeurs Utrecht wordt volgend jaar gehouden van donderdag 21 februari tot en met zondag 24 februari 2002.

Rob (Blockbuster)

vervolg van bladzijde 15

het niet meer in behandeling genomen. Het is daarom raadzaam, indien je niet op tijd een bezwaarschrift kunt indienen, in ieder geval een onvolledig bezwaarschrift in te dienen. Je krijgt dan alsnog de gelegenheid binnen een bepaalde termijn de aanvullende gegevens te verstrekken. Dien je een bezwaarschrift in omdat het bestuursorgaan het gevraagde besluit niet op tijd neemt dan geldt de termijn van zes weken niet, maar moet je het bezwaarschrift binnen een redelijke termijn indienen.

De commissie van advies voor de bezwaar- en beroepschriften

Zodra het bezwaarschrift bij de gemeente binnenkomt, gaat het naar de Commissie van advies voor de bezwaar- en beroepschriften. Deze commissie bestaat uit twee onafhankelijke leden en drie raadsleden en adviseert het bestuursorgaan over de beslissing op jouw bezwaarschrift. Van deze commissie krijg je in de meeste gevallen een uitnodiging voor een hoorzitting waar je je bezwaar mondeling kunt toelichten. Ook het bestuursorgaan en eventueel andere belanghebbenden worden uitgenodigd om hun mening te geven. De commissie zal tijdens de hoorzitting de gelegenheid hebben vragen te stellen.

Advies van de commissie aan het bestuursorgaan

Na de hoorzitting brengt de commissie schriftelijk advies uit aan het bestuursorgaan. Het bestuursorgaan hoeft dit advies niet op te volgen. Uitsluitend over de uitkomst van het advies (positief of negatief) kun je vanaf de dag na de zitting, contact opnemen met de secretaris van de commissie.

De beslissing

Het bestuursorgaan moet binnen tien weken nadat jouw bezwaarschrift is binnen-

gekomen een beslissing nemen. Deze termijn kan eenmaal met ten hoogste vier weken worden verlengd. Jij en eventueel andere belanghebbenden worden van dit uitstel en van de beslissing op de hoogte gebracht.

Beroep

Wanneer je het niet eens bent met de beslissing op jouw bezwaarschrift of het bestuursorgaan laat binnen de voorgescreven termijn niets van zich horen dan kun je in beroep gaan. In de meeste gevallen zul je je beroepschrift binnen zes weken na de datum waarop de beslissing op het bezwaarschrift aan je is verzonden, in tweevoud moeten indienen bij de Rechtbank te Zutphen. Het beroepschrift moet dezelfde gegevens bevatten als het bezwaarschrift. Je dient duidelijk aan te geven waarom je het niet eens bent met de beslissing op jouw bezwaarschrift en wat de rechter volgens jou moet beslissen. Voor het instellen van beroep moet je een griffierecht betalen van ca. fl 200,- (particulieren) of fl 400,- (rechtspersonen). Nadat je het beroepschrift hebt ingediend, ontvang je een acceptgiro waarmee je dit bedrag kunt betalen. De gemeente betaalt dit bedrag terug als de rechtbank je volledig in het gelijk stelt.

Voorlopige voorziening

Het indienen van een bezwaarschrift maakt het besluit van de gemeente niet ongedaan. Als er bijvoorbeeld aan je buurman een kapvergunning is verleend, dan mag hij de boom kappen, ook al heb je een bezwaarschrift ingediend. Als je dat wilt voorkomen vanwege onherstelbare gevolgen, dan kun je bij de president van de rechtbank een voorlopige voorziening vragen. Als je verzoek wordt toegewezen mag het besluit niet worden uitgevoerd totdat op het bezwaarschrift is beslist. Als je zo'n verzoek indient moet je tegelijkertijd het bezwaarschrift bij de gemeente

www.wegafsluitingen.nl

Vermeld ook je telefoonnummer en e-mail-adres, zodat we bij eventuele vragen nog contact met je kunnen opnemen.

Naam melder :
Telefoonnummer :
E-mail :

Plaats :
 Gemeente :
 Straatnaam of nummer :
 Van :
 Naar :
 Lengte van afsluiting in km :
 Afgesloten sinds (datum) :
 Afsluiting is :

- Reden Afsluiting : ☐ geluidsoverlast
☐ sluipverkeer
☐ verkeersveiligheid
☐ overlast algemeen
☐ onbekend
- Soort weg : ☐ binnen bebouwde kom
☐ buiten bebouwde kom
☐ bosweg
☐ dijkweg
- Afgesloten voor : ☐ motoren
☐ auto's
☐ motoren & auto's
- Afgesloten op : ☐ zondag
☐ zaterdag & zondag
☐ de hele week
- Afgesloten gedurende : ☐ zomer
☐ het hele jaar
- e.v. bijzonderheden :

Opsturen naar: MAG, Motorrijders Actie Groep, Postbus 94348, 1090 GH Amsterdam

KORTING VOOR CLUBLEDEN

Bij de onderstaande motorzaken kunnen leden van de **Virago Star Club Nederland** rekenen op kortingen op accessoires, onderdelen en/of kleding verkoop. Afgesproken is dat je op vertoon van je clubpas 10% korting krijgt tenzij anders vermeld. Verdien je toch snel je lidmaatschap terug.

NAAM	PLAATS	ARTIKEL	VOORWAARDEN
Motorcentrum Almelo	Almelo	O-A-K	Onderdelen 5%
Alle SAFE vestigingen	Amsterdam Apeldoorn Eindhoven Enschede Groningen Rotterdam Staphorst Veenendaal Zoetermeer	O-A-K	Bepaalde (motorgebonden) onderdelen/accessoires en zg. 'Original Gear' kleding en met een "Loyalty Card" plus clubpasje. (komt vermoedelijk medio maart beschikbaar. Zie e.v. motorbladen of de SAFE site.)
Kobra Motorgarage	Arnhem	A-K	
MotoPort Den Haag	's-Gravenhage	O-A-K	
MotoPort Hillegom	Hillegom	O-A-K	
MotoPort Westerhoven	Westerhoven	A-K	
Riemersma Motoren	Geldrop	O-A-K	Met klantenkaart
MotorTrend	Heerenveen	O-A-K	
Bleeker Motoren	Hoorn	O-A-K	Onderdelen alleen losse verkoop. (dus niet voor montage.)
Termaat Motoren	Nijmegen	A-K	10 tot 15% maar niet op aanbiedingen.
Roadrunner Motoren	Rheden	O-A-K	
Thoms Motoren	Rijswijk	A-K	
Van Aalzum Motoren	Sneek	O-A-K	
Nolen Motors	Strijen	O-A-K	
Jan Keessen Motors	Woubrugge	O-A-K	
Motorhuis Eindhoven	Eindhoven	A-K	
Sander Düren Lederen Motorkleding Tapirstraat 67, 1338 JM Almere 036-5499774			Voor al je leer op maat, "GROOTSTE tot kleinste maten"

O = onderdelen

A = accessoires

K = kleding

REGIO CAFÉS

- Regio 1.** Groningen en Friesland. Elke derde zondag v/d maand vanaf 12.00 uur in Café "Berend Botje", Stationsweg 13 te Zuidlaren.
- Regio 2.** Drente en Overijssel. Zie Regio 1.
- Regio 3.** Gelderland en Flevoland. Elke laatste zondag v/d maand vanaf 12.00 uur in Restaurant "de Knoek". Olenstraat 7 te 's Heerenberg.
- Regio 4.** Utrecht en Noord-Holland. Elke eerste donderdag avond v/d maand in Restaurant "de Molen", Loodijk 30 te Ankeveen en elke 4e zondag vanaf 12.00 uur bij café Lieftinck aan de Graaf Florislaan 2 te Muiderberg.
- Regio 5.** Zuid-Holland en Zeeland. Elke 1e en 3e zondag middag v/d maand bij café Shooters aan het Valkenburgse meer vanaf 12.00 uur.
- Regio 6.** Noord-Brabant en Limburg. Regio avonden op donderdag avonden 28 juni en 30 augustus vanaf 20.00 uur in Café Restaurant "Den Heuvel" Loonsebaan 88, Vught en elke 3e zondag avond van van de maand in Café Piet de Wit, Markt 13 te Asten.

AGENDA 2001 VIRAGO STAR CLUB NEDERLAND

JULI

Vanaf 26 VSOC Motorvakantie Tsjechie

AUGUSTUS

3 t/m 5 Lang weekend Luxemburg. Camping Daytona te Larochette.
Aanmelden: w.jesman@freeler.nl

3 t/m 5 Virago MC Club Midland, rally near Skive in the middle of Jutland.
Denemarken. (info Fran\$ Hendrich\$)

17 t/m 19 Rally Yamaha Custom Club Denmark. (info Fran\$ Hendrich\$)

26 Aansluitend op het regio café Muiderberg een toerit van 80 tot 100 km.

SEPTEMBER

7 t/m 9 Virago MC Club Sydjylland, rally in het zuiden van Jutland. Denemarken.
(info Fran\$ Hendrich\$)

14 t/m 16 VSCN Feestweekend 2001. Nationale Rally te Chaam met bikers uit
Engeland, Zweden, Denemarken en van waar dan ook.

30 Toerit Regio 3.

Weet je iets voor de agenda?? Laat het de redactie en dus de leden weten!

VIRAGO STAR CLUB NEDERLAND

ORGANISATIESTRUCTUUR

• Bestuur:

Voorzitter: Jopie van den Bedum.
Penningmeester: Coos Bos Sr.
Secretaris: Robert-Jan van Houten.
E-mail: secretary@vscn.org
Bestuursleden: Hans Hendriks, evenementen
Marcel Schaap, ledenadministratie
Frans Hendrichs, buitenland coördinator
Rinze Zijlstra en Joop Adeler



Internet: <http://www.vscn.org>

- **Regio 1: Groningen/Friesland:** Manfred de Bos, Tel. 0598-625420
- **Regio 2: Drenthe/Overijssel:** Manfred de Bos, Tel. 0598-625420
e-mail: [ymdb@castel.nl](mailto:yMDB@castel.nl)
- **Regio 3: Gelderland/Flevoland:** Wil Esman, Tel. 0314-664712
- **Regio 4: N-Holland/Utrecht:** Marcel Schaap, Tel. 0346-213484
- **Regio 5: Z-Holland/Zeeland:** Rinze Zijlstra, Tel. 071-5013167
- **Regio 6: Brabant/Limburg:** Ferry Evers, Tel. 0413-292684

Alle regiovertegenwoordigers en bestuursleden zijn bereikbaar via:

Postbus 36, 2300 AA Leiden, tel./fax: 020 - 7721853

COLOFON

Het VSCN Magazine wordt viermaal per jaar uitgegeven.

Redactieadres: Redactie VSCN, Postbus 36, 2300 AA Leiden
Redactieleden: Fran\$ Hendrich\$, Hanna Steenstra, Rob Blokker.
Internet: <http://www.vscn.org>
E-mail: info@vscn.org of
blockbuster@chello.nl of
harrieXV700@zonnet.nl
Clubartikelen: Joop Groenendaal

Contributie per jaar op bank rekeningnummer 15.66.06.704 of gironummer 6990215 t.n.v. VSCN te Poeldijk.

Gewone leden: f 60,- voor periode jan t/m 31 dec. en f 36,- voor periode 1 juli t/m 31 dec. Gezins-/partnerleden: f 38,-. Begunstigers: f 33,-.

Advertentietarieven zijn te bevragen bij de redactie. Advertenties bij voorkeur digitaal aanleveren. Bel voor technische specificaties met De Drukkerij MABA B.V. 076-5720808



Voor meer info:
020-7721853

