



NIEUWSBRIEF 1 (maart 2024)



**HET BESTUUR VAN
YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS
VANAF 11 FEBRUARI 2024**

Congratulations

Yamaha Custom Club Netherlands



INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF 2024-01

INHOUDSOPGAVE NIEUWSBRIEF 2024-01	2
VAN HET BESTUUR	3
➤ VOORWOORD VOORZITTER	3
➤ OVERZICHT BIJ WIE JE TERECHT KAN VOOR ALLE EVENTUELE YCCNL FAMILY INFORMATIE!!!	3
➤ 😊 “LUSTRUM OVERZICHT” YCCNL-FAMILIELEDEN 2 ^e KWARTAAL 2024 😊	3
LEDENNIEUWS	4
➤ NIEUWE LEDEN/BEGUNSTIGERS 1 ^e kwartaal 2024	4
➤ YCCNL-FAMILIE VERJAARDAGEN IN APRIL, MEI EN JUNI 2024	4
JAAROVERZICHTEN 2023 EN MEDEDELINGEN 2024	5
➤ JAAROVERZICHT 2023 ROAD CAPTAIN	5
➤ JAAROVERZICHT 2023 EN MEDEDELINGEN 2024 DOOR VOORZITTER YCCNL	7
WETENSWAARDIGHEDEN	8
➤ EUROPARLEMENT VERWERPT VOORSTEL MOTORSNELHEIDSLIMIETEN	8
➤ VERGE MOTORCYCLES GEBRUIKT AI OM HUN MOTOREN REAL TIME TE VERBETEREN	8
➤ ZIGGYMOTO PRESENTEERT SHAPESHIFTER-MOTORCONCEPT	9
➤ NIEUWE KOERS IN MOTORNAVIGATIE	10
➤ YAMAHA IN 2023 MARKTLEIDER NEDERLANDSE MARKT MOTORFIETSEN	11
➤ ALLES OVER EURO 5+ VOOR MOTOREN: VERPLICHT VANAF 2024	12
➤ FABRIKANTEN RIEPEN 2.219 ONVEILIGE MOTOREN TERUG IN 2023	13
➤ TRUCKS ZONDER SPIEGELS: ZORG OF ZEGEN VOOR MOTORRIJDERS?	14
➤ TRUCKS ZONDER SPIEGELS: ZO ZIT HET ECHT	15
➤ HYDROCYCLE, DE MOTORFIETS VOOR HET WATERSTOFTIJDPERK	15
➤ IS EEN WATERSTOF-AANGEDREVEN ELEKTRISCHE MOTORFIETS DE TOEKOMST?	16
➤ WAT MOET VERPLICHT MEE OP DE MOTOR IN HET BUITENLAND?	16
WAT ER NOG MEER VALT TE MELDEN	19
➤ DIT KOST EEN VERKEERSBOETE IN 2024	19
➤ REDDINGSSTROOK BELGIË KAN LEVENS REDDEN	21
➤ AUTOMATISCHE SANCTIES VOOR HET GEBRUIK VAN EEN AFGESLOTENO RIJSTROOK IN GROOT-BRITTANNIË	21
➤ VN: CYBERSECURITY REGELGEVING OOK VOOR MOTORFIETSEN	22
➤ KOMT ER IN 2025 EEN MOTORFIETS MET STANDAARD EEN AIRBAG?	23
MOTORTOCHTEN	23
➤ INDUSTRIËLE ICONEN IN NOORD-BRABANT	23
➤ LANDGEZANT ROUTE #5: NOORD-HOLLAND	26
➤ KRONKELEN LANGS HET UTRECHTSE WATER	28
YCC-FAMILIELEDEN AAN HET WOORD	31
➤ TERUGBLIK OP AGM 2024 YCCUK	31
➤ JAARVERGADERING EN NIEUW(MOTOR)JAAR	33
➤ ALGEMENE LEDEN VERGADERING/NIEUWJAARSRECEPTIE 2024	34
➤ SNERTRIT 24 MAART 2024	36
YAMAHA	37
➤ YAMAHA START BATTERIJWISSELBEDRIJF IN EUROPA	37
➤ YAMAHA R15 GAAT VAN ONHERKENBAAR WRAK NAAR SHOWROOMMODEL	38
➤ YAMAHA BIEDT GRATIS QUICK SHIFTER AAN OP MT-07	38
VOOR ROYAL ENFIELD FANS	39
➤ LANG WACHTEN OP DE ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 452 RAID	39
➤ NIEUWE ROYAL ENFIELD CLASSIC 650 EN SCRAM 650 OP KOMST	39
YCC FAMILY EVENEMENTEN	40
➤ AGENDA 2024:	40
➤ RALLY POSTERS 2024	43
ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL FAMILIE	45
➤ YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS	45



VAN HET BESTUUR

VOORWOORD VOORZITTER

Beste YCCNL-ers,

De eerste nieuwsbrief van 2024, ik hoop dat iedereen de wintermaanden goed is doorgekomen het was nat en grauw. Maar het nieuwe motorseizoen staat voor de deur en dat geeft toch weer een goed gevoel.

De algemene ledenvergadering was een mooie opkomst en het was fijn om de meeste leden te verwelkomen en de sfeer en omgeving was heel positief.

Er zijn een aantal veranderingen binnen het bestuur te weten:

- Ferry Evers is als Vice Voorzitter gekozen en Thierry van Es als Secretaris, welkom beide en dat we er met elkaar een mooie periode van zullen maken.
- Ronny Aafjes blijft aan als penningmeester waar we heel blij mee zijn.
- Willy Spreij zal de functie als voorzitter van de evenementen commissie op zich nemen, deze rol past haar goed met de ervaring die ze al heeft binnen de club.

Voor wat betreft het nieuwe motorseizoen er staan weer een aantal mooie evenementen op de agenda te weten:

- de SOS in april
- de Belgische rally in mei
- de Internationale rally in Engeland in juni.
- Voor de rest van de rally's in het buitenland zie de flyers in deze nieuwsbrief.

We zijn vanuit het bestuur drukdoende voor onze eigen Nationale rally voor in september om de puntjes op de I te zetten en uiteraard ons 30-jarig bestaan dit jaar wat we zeker niet onopgemerkt voorbij laten gaan. Oftewel het zal een mooi seizoen worden en ik hoop op mooie leden opkomsten bij de rally's. Onze Road Captain Jeroen van Dam zal weer zorgdragen voor mooie ritten elke laatste zondag van de maand waarvan de eerste gepland staat als snertrit.

Ik wil bij deze Han van Grinsven heel erg bedanken voor alle jaren dat hij het secretariaat op zich heeft genomen en hij zal als adviseur betrokken blijven binnen het bestuur en uiteraard de nieuwsbrieven nog blijven maken.

Ik wens jullie allemaal namens mezelf en het bestuur een heel mooi motorseizoen toe en dat we elkaar maar vaak mogen treffen op de tourritten of de rally's en dat we ook dit jaar weer veel mooie herinneringen met elkaar maken.

Groeten Michel



Michel Gertzen

Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

OVERZICHT BIJ WIE JE TERECHT KAN VOOR ALLE EVENTUELE YCCNL FAMILY INFORMATIE!!!

😊 "LUSTRUM OVERZICHT" YCCNL-FAMILIELEDEN 2^e KWARTAAL 2024 😊



Naam	Lid sinds	Aantal jaren lid
Cindy Gijsbers	14-4-1999	25
Atie Koeleman	18-4-1999	25
Nico Jansen .	20-5-2009	15
Noah Borrebach	16-5-2019	5

Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



LEDENNIEUWS

NIEUWE LEDEN/BEGUNSTIGERS 1^e kwartaal 2024

- Nicole Janssen en Peter Zenden uit Landgraaf Nederland
 - Henny van der Kruk en Ruby Haanen uit Landgraaf Nederland
 - Annet van der Wal uit Leiden Nederland
 - Erna Nieuwenhuizen uit Hierden Nederland
 - Mariska Kerkhoff uit Veghel Nederland
 - Leo Kerkhoff uit Gennip Nederland
- zijn toegetreden tot de **YCC-familie!**



Nicole en Peter
Henny en Ruby
Annet
Erna
Mariska en vader Leo



YCCNL-FAMILIE VERJAARDAGEN IN APRIL, MEI EN JUNI 2024

April	
3	Wesley van Beelen
4	Marcel Hiemstra
8	Jack Hagenaars
14	Jan-Jaap Hage
19	Ton Trommelen
25	Anton Schot

Mei	
7	Kees den Boef
11	Bianca Buchan
14	Linda Weerdenburg
15	Mariska Kerkhoff
19	Nicole Janssen
20	Rien de Vos
21	Hanna Steenstra
23	Gerard Wijtten
23	Irene Willeboordse
28	Joke Jongbloed
31	Nico Jansen

Juni	
1	Marie-Jose van den Bosch
1	Jeroen van Dam
2	Wim Gijsbers
5	Leo Kerkhoff
8	Johnny Blom
8	Tammie Duijvekam
9	Paul Schot
19	John de Lang
23	Martin de Jong
30	Alex Leidelmeijer



Bron: YCCNL-Ledenadministratie

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



JAAROVERZICHTEN 2023 EN MEDEDELINGEN 2024

JAAROVERZICHT 2023 ROAD CAPTAIN

Oh wat een jaar, 2023

Nu het seizoen, volgens de motorbeurs, weer is begonnen, is het een goeie om de ritten en gebeurtenissen van het afgelopen jaar nog eens op een rijtje te zetten. Ik heb wel even moeten graven in mijn geheugen (wat niet mee valt) en de verzonden berichten van mijn kant naar jullie toe. Het is gelukt zoals jullie in het volgende verslag kunnen lezen.

We beginnen met de jaarlijkse Snertrit, die gepland stond voor 26 maart. De weersverwachtingen in de dagen voorafgaande goed in



de gaten houden en toen toch helaas het besluit moeten nemen om de rit niet te rijden. Wat doe je dan met 15 liter Snert? Toch iedereen naar het Rattenhol laten komen om mee te helpen met opeten van de snert en alles wat er nog meer op tafel kwam. Dit alles weer geregeld en gemaakt door Marja. Op de dag zelf bleek maar weer dat de mensen die de weersvoorspellingen doen, het niet altijd bij het juiste eind hebben. Achteraf hadden we kunnen rijden. Gelukkig heeft Jaap de route



uitgereden en kon mij vertellen dat het een leuk rondje was.



April stond in het teken van de SOS in Friesland, op camping "Het Witte Veen". Voor dit weekend had Jaap de route verkend en er voor gezorgd dat wij tijdens de lunchstop heerlijk hebben kunnen genieten van het weer en een lekker maaltijd.

Na ons SOS-weekend, was het tijd om de spullen in te pakken en vervolgens 12, 13 en 14 mei naar Zandvliet te vertrekken en daar een gezellig en mooi weekend te hebben met onze Belgische YCC-vrienden.

Maandag 15 mei was een zwarte dag. Deze dag was de uitvaart van Johnny Ferdinandus. Wij hebben als club Johnny kunnen begeleiden op zijn laatste reis met 9 motoren. Bij het crematorium stonden nog enkele leden om Johnny een laatste groet te brengen. Het was een mooie en indrukwekkende uitvaart. Johnny zal altijd bij ons in gedachten meerijden.



Op 28 mei stond alweer de volgende rit gepland. Deze werd als Pinksterrit gedoopt. Het vertrekpunt was deze keer vanaf de McDrive in Gorinchem. Over mooie landelijke wegen was de lunchstop bij het "Wantij Paviljoen" in Dordrecht, alwaar wij heerlijk buiten in het zonnetje de lunch hebben kunnen nuttigen. Na de pauze werd de trip weer voortgezet richting de Biesbos, om vervolgens weer in Gorinchem bij de Mac te eindigen.

25 juni was weer een Mac het startpunt voor de volgende rit "Zomertoertocht" genaamd. Deze keer vertrokken we vanaf Nijkerk en gingen via verharde en onverharde wegen naar vliegveld Teuge voor de lunch bij "Take Off". Na een heerlijk lunch bij zeer warm en



zonnig weer met uitzicht op vliegtuigen en alles wat er bij komt kijken, is de tocht weer verder gegaan over verharde en onverharde wegen, om te eindigen bij de Mac in Nijkerk. Deze onverharde wegen waren zeer stoffig, dus dat betekende wassen van de motoren bij thuiskomst. Helaas was ik op een gegeven moment even de weg kwijt (ook ik ben maar een mens) kon Sjoerd ons naar het eindpunt brengen. Bij het vertrek vanaf het vliegveld, bleek dat de Dragstar van Thierry/ Ramona niet meer verder te kunnen door laadstroom problemen en moesten zij helaas afhaken. Toen Thierry en

Ramona, na komst van de ANWB, hun reis naar huis konden maken, kwam Ramona door een verkeerde manoeuvre van een medeweggebruiker hard ten val waarbij zij en de motor flink schade hebben opgelopen. Dit is dan weer een zwart randje aan een mooie dag.

Anders dan voorgaande jaren, werd deze keer de toertocht van Sjoerd en Erna in juli verreden. Zoals vorig jaar kon er ook deze keer de zaterdag alvast begonnen worden met het weekend. Deze keer waren Piet, Janet, Michel en ondergetekende op zaterdag al van de partij. Wij hadde, met het oog op regen, onze bedjes in de schuur gelegd, waar wij na een gezellige avond lekker geslapen hebben en de volgende dag konden genieten van een lekker ontbijt. De route die Sjoerd had uitgezet, leidde ons weer over mooie wegen en een mooie omgeving. Sjoerd en Erna hadden het weer goed geregeld.





Augustus stond in het teken van vakantie. Tijdens deze vakantie werd er in Engeland een weekend georganiseerd door Mister K. Dit weekend was al eerder bekend en er was al het nodige voor geregeld. Wij zijn met een mooie delegatie het water overgestoken om onze vrienden te bezoeken en een gezellig weekend in Engeland te hebben. Met de nachtboot vanuit Hoek van Holland naar Harwich en paar dagen later met de dagboot weer terug. Als je dan voor de eerste keer in Engeland gaat rijden, moet je toch wel even wennen. De wegen zijn niet zo als hier en daar komt bij dat ze daar aan de andere kant van de weg rijden. Rare jongens die Engelsen.



op de locatie aankwamen.

8 t/m 10 september Nationale YCCNL. Laatste keer in Millingen aan de Rijn bij "de Zeelandsche Hof". Het beloofde een mooi weekend te worden en daar was geen woord aan gelogen, zeker wat het weer betreft. Een smet op het weekend was de diefstal uit de tenten in de nacht van vrijdag op zaterdag. Hans had een mooie tocht uitgezet met een goeie locatie om te stoppen voor de lunch. Door verkeerssituatie viel de groep in tweeën en nam Jaap het voortouw om de 2^e helft van de groep naar de lunchlocatie te leiden. Het mooie hieraan was dat wij toch allemaal tegelijk

De toertocht van 24 september werd voor deze keer "Memorial Rit" genoemd. Deze rit was speciaal voor onze ontvallen leden en dierbaren die wij moeten missen. Bij deze rit waren ook Chiel Redelijk (zoon van Ab) en Stefan Ferdinandus (zoon van Johnny) aanwezig.



Omdat Jaap de andere jaren ook de 4^e zondag een toertocht verzorgde, heb ik gevraagd ook deze voor zijn rekening te nemen. Zoals we al jaren doen, was ook nu het start- en eindpunt bij hotel "Akersloot". we Jaap kennen werd het weer een mooie rit door het Noord Hollandse met als lunchlocatie, de voor vele onder ons, bekende "De Gouden Karper" in Rustenburg/ Ursem. Voordat wij de lunch konden nuttigen had ik een moment stilte gevraagd om onze dierbaren te

herdenken, wat toch wel een emotionele lading had en zeer gewaardeerd werd.

Na de lunch werden we door Jaap weer veilig naar het eindpunt gebracht, waarna we niet veel later ieder weer huiswaarts ging. Het was een mooie memorabele dag.

Zo gaat het jaar langzaam voorbij en zitten we alweer in oktober.

Daar het weer niet om over naar huis te schrijven was, hadden wij, Marja en ik, het idee opgevat om jullie op 29 oktober in het Rattenhol uit te nodigen om met elkaar een gezellige zondagmiddag te hebben. Ook hier werd weer door vele gehoor aangegeven, wat resulteerde in een full-house.



Na een stille november maand, volgde december.

Net als vorig jaar werd in het Rattenhol een kerstlunch georganiseerd op 17 december, waarbij het verzoek was om je tijdig op te geven als je hierbij wilde zijn. Hier werd massaal op gereageerd, wat resulteerde in een heel vol huis. Dit kwam ook mede door de ietwat te grote kerstboom. In het totaal waren we met 28 personen, die zich konden laven aan de nodige versnaperingen en een heerlijke lunch. De lunch viel goed in de smaak, daar bijna alles op was.



We denken eraan om het huis uit te breiden, zodat iedereen er goed in past. 😂 Het was zeker voor herhaling vatbaar.

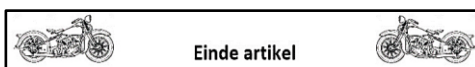
Dit was het jaar 2023 in vogelvlucht. We gaan er voor om 2024 weer een mooi jaar van te maken, met mooie ritten, weekenden en bijeenkomsten. Hou hierover de agenda, mail, Facebook en WhatsApp in de gaten. Daar krijgen jullie alle details te lezen.

Dus tot een volgende keer. We will meet again.



Road Captain: Jeroen van Dam

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





JAAROVERZICHT 2023 EN MEDEDELINGEN 2024 DOOR VOORZITTER YCCNL

Jaaroverzicht 2023

Het afgelopen jaar 2023 was weer een mooi jaar met ups en downs zoals ik in de nieuwsbrieven reeds had aangegeven.

Er waren mooie rally's te weten:

- onze SOS-rally,
- de Belgische-rally,
- de Internationale-rally in Finland,
- de Center 10-rally in Engeland,
- met een aantal leden uiteraard naar High Chapparral in Luxemburg,
- de Center 19-rally in Engeland,
- uiteindelijk onze eigen Nationale-rally in Millingen a/d Rijn,
- uiteraard de toerritten op de laatste zondagen van de maanden welke door Jeroen met hulp van Jaap en Sjoerd zijn uitgezet,
- en tot slot de allerlaatste toerit in september tevens de memorial rit ter nagedachtenis van de leden welke ons zijn overleden en dan met name de recente verliezen van Johny Ferdinandus afgelopen jaar en recentelijk het verlies van ons Noorse lid Thor Ole.

Mededelingen 2024

Er zijn dit jaar in de maand april 2 leden 25 jaar lid te weten:

- Cindy Gijsbers en Atie Koeleman,

In de maand mei is dit jaar 15 jaar lid:

- Nico Jansen,

en eveneens in de maand mei is dit jaar 5 jaar lid:

- Noah Boordebach.

Het bestuur heeft besloten om vanaf 2024 de lustrums 5, 10, 15, 20, 25 en 30 jaar lid te belonen met een pin:

- voor degenen die **vanaf** 2012 lid van de club YCCNL zijn geworden zullen er pins komen met het lustrum jaar erop,
- voor degenen die **vóór** 2012 lid zijn geworden en de club de naam VSCN had, komen er pins met de YCC-wing en het lustrum jaar met de vermelding "VCN VSCN YCCNL" erop.

De club bestaat dit jaar 30 jaar en dat willen we natuurlijk niet onopgemerkt voorbij laten gaan. Onze Nationale in september zal dan ook een 30 jaar tintje krijgen.

Vooruitlopend op agendapunt 10 van de ALV-agenda (Benoeming vicevoorzitter, secretaris en penningmeester) waarvoor een nieuwe kandidaat zich voor het Vicevoorzitterschap heeft aangemeld (Ferry Evers) heeft Willy Spreij het besluit genomen om zich niet meer voor deze functie herkiesbaar te stellen. Daarop heeft het bestuur in samenspraak met Willy besloten om Willy voorzitter van de evenementen commissie te maken. Zij wordt hierin bijgestaan door Marja van Dam, Janet Mans en door Ronny Aafjes voor de financiële zaken.

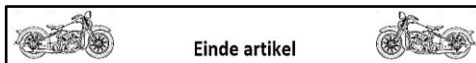
De rally plannen voor 2024 zijn:

- de SOS-rally in april (zie flyer) wederom in het Friese "t Wit Veen" met een **ALL-IN** toegangsprijs. "Binnen-slapers" wordt echter een extra toeslag berekend (zie flyer hiervoor). Er zijn nog een klein aantal binnen-slaapplaatsen beschikbaar en anders is er ruimte genoeg voor een tent,
- de Belgische-rally begin mei (zie flyer),
- in juni de Internationale YCC-rally in juni in Engeland (zie flyer).
De kosten voor de overtocht naar de Internationale van Rotterdam naar Hull bedragen € 580,- pp heen en terug (wordt aan gewerkt). Er kan ook gereisd worden vanuit België. Voor degenen die graag mee willen zo spoedig mogelijk opgeven. Er zijn reeds al een aantal aanmeldingen,
- Tweede weekend in augustus de traditie om naar High Chapparral in Luxemburg te gaan,
- Eind augustus Center 15-rally (zie flyer) graag hiervoor centraal opgeven,
- In september onze eigen Nationale YCCNL-rally welke dit jaar zal worden gehouden bij "Camping De Motorschuur". Hiervoor graag centraal opgeven via de YCCNL-website
- Daarnaast zijn er nog een aantal rally's in juli in Engeland, begin augustus YCC-Spanje, eind augustus YCC-Noorwegen in Lillehammer-Hunderfossen (20 jarig bestaan YCC-Noorwegen) en het laatste weekend van november het kerstdiners in het Deense clubhuis van YCC Denemarken(de uitnodiging komt medio augustus/september binnen).



Michel Gertzen
Voorzitter YCCNL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



WETENSWAARDIGHEDEN

EUROPARLEMENT VERWERPT VOORSTEL MOTORSNELHEIDSLIMIETEN



Het Europees Parlement heeft het voorstel om verschillende snelheidslimieten op basis van het type rijbewijs voor motorfietsen in te voeren afgewezen. Met 22 stemmen vóór, 21 tegen en twee onthoudingen werd het voorstel verworpen. Europarlementariërs benadrukten dat ze willen dat nieuwe regels de verkeersveiligheid bevorderen en bijdragen aan de ecologische en digitale overgang van de EU.

Het verworpen voorstel stelde snelheidslimieten voor van 90 km/u voor bestuurders met een A1-rijbewijs, 100 km/u voor A2-rijbewijs houders en 110 km/u voor houders van een A-rijbewijs. De secretaris-generaal van FEMA, Wim Taal, beschouwde de afwijzing als een grote overwinning voor de Europese motorlobby en noemde het oorspronkelijke voorstel belachelijk en gevaarlijk.

Daarnaast heeft de Commissie vervoer en toerisme overeenstemming bereikt over geldigheidsperiodes van rijbewijzen. Rijbewijzen voor motorfietsen, auto's en tractoren moeten minimaal 15 jaar geldig zijn, terwijl vrachtwagen- en busrijbewijzen na vijf jaar vernieuwd moeten worden. Medische controles worden verplicht gesteld na afgifte en vernieuwing van het rijbewijs.

Er is ook steun binnen het Europees Parlement om trainingen en rijexamens aan te passen om bestuurders beter voor te bereiden op reële rijsituaties en hun bewustzijn van risico's te vergroten, met name voor kwetsbare weggebruikers. Rijexamens zouden onderwerpen moeten omvatten zoals rijden onder winterse omstandigheden, gevaren van dode hoeken, rijhulpsystemen en milieuvriendelijk voertuiggebruik.

Bovendien heeft het Parlement ingestemd met de mogelijkheid voor bestuurders om een digitaal rijbewijs te verkrijgen dat beschikbaar is op een mobiele telefoon en gelijkwaardig is aan het fysieke rijbewijs.

Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



VERGE MOTORCYCLES GEBRUIKT AI OM HUN MOTOREN REAL TIME TE VERBETEREN



Het Finse bedrijf Verge Motorcycles heeft een innovatieve benadering van motorbeheer geïntroduceerd door gebruik te maken van kunstmatige intelligentie. Met hun eigen AI-systeem genaamd Starmatter, beloven ze een revolutie tewegg te brengen in de manier waarop we onze motoren ervaren en beheren.

Starmatter is een geavanceerd platform dat Verge Motorcycles in staat stelt om nieuwe technologieën toe te passen die nog niet eerder zijn gebruikt in de motorindustrie. Het systeem biedt mogelijkheden voor automatische software-updates voor de Engine Control Unit (ECU) en maakt gebruik van een AI-module die gekoppeld is aan verschillende sensoren, waardoor de rijervaring naar een compleet nieuw niveau wordt getild.

De kracht van Starmatter

Een van de opvallende kenmerken van het Starmatter-platform is de grafische interface, ontworpen met behulp van Unreal Engine van Epic Games, bekend van de game GTA V. Deze visueel aantrekkelijke interface zorgt echter niet alleen voor mooie graphics. CEO Marko Lehtimäki benadrukt dat Starmatter continu vernieuwd motorbeheer biedt, dat zich aanpast op basis van kennis die vergaard is door kunstmatige intelligentie.

Om dit mogelijk te maken, zijn de nieuwe Verge-motoren uitgerust met een reeks sensoren, waaronder GPS en verschillende versnellingsmeters. Deze sensoren verzamelen gegevens die vervolgens worden verwerkt door het machine learning-systeem van kunstmatige intelligentie. Dit stelt de motor in staat zich aan te passen aan de behoeften en vaardigheden van de berijder.

De voordelen van Starmatter

Hoewel Verge Motorcycles nog niet alle concrete verbeteringen in de rijervaring onthult, kunnen we wel enkele aannames maken. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat de motormappings realtime worden aangepast op basis van hoe de berijder zijn of haar motor rijdt. Daarnaast kan elektronisch geregelde vering met behulp van GPS het type weg voorspellen en dienovereenkomstig vork- en achterveringinstellingen aanpassen.

Een ander potentieel voordeel is optimaal accubeheer, waarbij AI wordt ingezet om de meest efficiënte route te bepalen. Met Starmatter kan een rit op een elektrische motor naar nieuwe hoogten worden getild dankzij deze futuristische mogelijkheden.

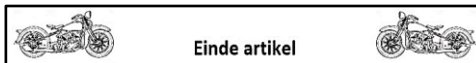


Software-updates

Het concept van Starmatter gaat verder dan alleen verbeteringen in realtime. Dankzij continue software-updates zal onze perceptie van de 'levenscyclus' van een motor revolutionair veranderd worden. Waar een voertuig normaal gesproken optimale prestaties biedt wanneer het nieuw is, maakt Starmatter het mogelijk dat een motor zelfs na verloop van tijd verbeterd wordt, vergelijkbaar met het updaten van mobiele besturingssystemen.

Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ZIGGYMOTO PRESENTEERT SHAPESHIFTER-MOTORCONCEPT



Ziggymoto heeft op Instagram zijn nieuwste ontwerp onthult: een innovatief motorplatform met van vorm veranderende mogelijkheden en futuristische holle wielen.

Dit vooruitstrevende ontwerpconcept kan moeiteloos veranderen van een café racer naar een sportmotor. Daarnaast transformeert hij ook zonder moeite van een cruiser naar een crossmotor. Eerder bracht Ziggymoto al een ontwerp uit, van een ouderwetse Dodge Charger met oversized banden. Daardoor kon deze auto zijn eigen rijhoogte aanpassen.

Dat dit concept innovatief is, bewijzen verschillende aspecten. De elektrische motor heeft namelijk twee hubless motoren. Daarnaast hebben de banden een dubbel oppervlak, waarmee ze zichzelf kunnen aanpassen aan zowel straat- als offroad-gebruik. Aan de achterkant van het voertuig bevindt zich een eigenaardige opstelling met excentrieke instellers die de achterbrug en de voetsteunen verbinden. Dit ontwerp maakt het mogelijk om de voetsteunen te verplaatsen en de lengte, hoogte en oriëntatie van de achterbrug aan te passen. Hierdoor zijn zaken zoals grondspeling en de stuurhoek van de voorkant volledig te veranderen.

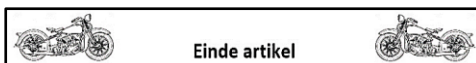
Als we naar de voorkant kijken, zien we ongebruikelijk stijve voorvorken, wat suggereert dat er mogelijk een giekstijl ophanging is. Daarentegen kan het ook gewoon een reflectie van ontwerpexcentriciteit zijn. Het is verder ook de moeite waard om op te merken dat de voorste spatbord en de koplampunit onafhankelijk verticaal kunnen bewegen langs de voorvorken. Tegelijkertijd ondergaan de stuurhendels een transformatie, waarbij ze veranderen van lage café racer clip-ons naar de ontspannen curve van cruiser hendels. Daarna evolueren ze naar de rechtopstaande positie, die doet denken aan crossmotor hendels.

Bron: **MOTORNL**



Auteur: Jesse Busser

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





NIEUWE KOERS IN MOTORNAVIGATIE

Navigatiesystemen zijn in de loop der jaren steeds groter en groter geworden. Maar er lijkt een nieuwe koers ingeslagen te zijn. Kleinere en simpelere motornavigatie, waarbij de smartphone in de binnenzak als brein gebruikt wordt.

In de bijna tien jaar dat ik nu motorrijd, heb ik geëxperimenteerd met zo'n beetje alle vormen van motornavigatie. Van een post-it op mijn toerenteller met daarop de belangrijkste plaatsen op de route genoteerd, tot de meest uitgebreide navigatiesystemen van TomTom en Garmin. Wat ik daarbij voornamelijk heb uitgevonden, is dat je eigen vindingrijkheid inzetten om heelhuids op de eindbestemming aan te komen het allerleukste is om te doen. Zeker op een motor. Het valt niet te ontkennen dat de systemen voor motornavigatie steeds groter geworden zijn. En uitgebreider! Maar schieten ze daardoor hun doel misschien iets te ver voorbij? Heb je echt zoveel informatie nodig als je onderweg bent? Je zou het ook als enorme bron van afleiding kunnen zien, terwijl je eigenlijk liever van de omgeving en je route geniet.

En hoe uitgebreider je navigatiesysteem is, hoe minder je zelf gaat nadenken. Daarbij, een goede navi van de grote merken kost erg veel geld. En dat terwijl iedereen tegenwoordig een smartphone in zijn of haar binnenzak heeft zitten die in principe veel meer kan. Het alternatief is dan ook om je telefoon op je stuur te zetten. Maar velen zullen daar, net als ik, net wat te zuinig op zijn. Zeker ook omdat je er dan eigenlijk ook een waterdicht hoesje voor moet aanschaffen die toch altijd net niet helemaal waterdicht blijkt. Maar er is een andere oplossing. Een gulden middenweg als het ware: een tweede scherm.

Punt-voor-punt

Motorfabrikanten zijn daar zelf ook al ver gevorderd in. Merken als Triumph, KTM, Ducati en andere 'luke' merken werken bijvoorbeeld



al met dit soort 'connectivity': een verbinding tussen telefoon en je dashboard. Een van de eerste systemen die redelijk goed werkte, was dat van BMW Motorrad. De wegenkaart van het gewenste land/regio download je op je telefoon waarna je daarvandaan een route aanmaakt. De navigatie verschijnt vervolgens in het dashboard van je motor, als soort tweede scherm. Niet met een lijntje op een grote kaart, maar met heel erg eenvoudige navigatie die je punt-voor-punt naar je bestemming brengt. Bij een kruispunt zie je of je links, rechts of rechtdoor moet aanhouden, op een rotonde wordt aangegeven welke afslag je moet nemen. Kwestie van opletten. Ook een vooraf geplande

gpx-route, die je aanmaakt via welke routeplanner dan ook, is in te laden in de app en te rijden (bedankt voor de tip Marc!). Andersom is het ook mogelijk om een gereden route te exporteren als gpx-bestand om te delen met anderen of later nog eens te rijden met een high-end navigatiesysteem.

Iets wat met Google Maps of Waze bijvoorbeeld (nog) niet kan. Er is immers een enorm verschil tussen 'navigatie' en 'motornavigatie'. Je kunt wel een aantal bestemmingen instellen, maar een track of langere route maken was niet echt mogelijk. Enige probleem: wil je er gebruik van maken, dan zal je een nieuwe(re) motor moeten aanschaffen. Deze connectivity kan namelijk niet overgezet worden naar een andere (oudere) motor. Daar hebben veel mensen dus niets aan.

Tripper

Maar het hoeft niet per se in het dashboard verwerkt te zitten, het kan ook anders. Dat bewijst bijvoorbeeld Royal Enfield met het Tripper-systeem dat dit jaar gepresenteerd is. Dat systeem zit als een klein rond schermje naast de kilometerteller gemonteerd. Dat systeem wordt eigenlijk volledig aangestuurd vanaf je telefoon als een soort verlengstuk op het stuur, zonder die telefoon daadwerkelijk op het stuur te hoeven zetten. Het systeem zit dit jaar standaard op nieuwe modellen van de Himalayan en de Meteor 350.

Tijdens een rit georganiseerd door Royal Enfield is die nieuwigheid nog enigszins te merken. De app die ik van te voren al heb gedownload op mijn telefoon, weigert namelijk dienst zodra hij verbinding moet maken met het systeem. Het heeft iets te doen met bepaalde rechten die aan de app toegekend moeten worden. Langs de weg komen we er zo snel even niet uit. Maar met de telefoon van de voorrijder in mijn binnenzak werkt het systeem feilloos. Voor zover ik in die twintig kilometer heb kunnen ervaren, werkt het navigeren redelijk eenvoudig zo lang je je kop er een beetje bijhoudt. Net als bij andere navigatiesystemen, kom je zo nu en dan gekke dingen tegen. Een afslag die geen afslag is, of juist andersom. Kleinigheden. Maar als je gewoon een beetje oplet, dan kom je er altijd wel.

Het enige probleem is dat ook het Tripper-systeem vooralsnog enkel verkrijgbaar is als vaste uitrusting van de genoemde nieuwe modellen. Niet los verkrijgbaar dus. Wellicht dat het als accessoire beschikbaar wordt, maar daar kan de importeur ons op moment van schrijven nog geen duidelijkheid over bieden. Ook hier heb je dus eigenlijk niets aan als je een andere motor rijdt.

Beeline

Heb je geen zin om een fonkelnieuwe motor te kopen maar wel met een dergelijk tweede scherm te kunnen navigeren? Dan is er gelukkig nog Beeline. Dit Britse bedrijf is één van de merken die een oplossing heeft voor dit soort motornavigatie. In feite is het Tripper-systeem van Royal Enfield zeer vergelijkbaar met het systeem dat Beeline al een aantal jaar maakt. Van origine is hun handzame



navigatiesysteem eigenlijk voor fietsers ontwikkeld, maar inmiddels is er ook de Beeline Moto: een iets robuuster en strakker ontworpen apparaatje. Het is in feite een zeer eenvoudig systeem dat op nagenoeg iedere motor gemaakt kan worden. Geen moeren en bouten met lompe RAM-mounts om al het gewicht te houden, maar een simpel plastic plaatje dat op zijn plek gehouden wordt met twee



elastieken.

Heb je clip-ons of geen vrije ruimte op je stuur of spiegel, dan wordt er ook nog een klein armpje meegeleverd dat je met een sterke sticker kan bevestigen op je tank of kuipruit. Het systeem werkt met hetzelfde schuifstelsel als Go-pro camera's, dus eventueel kun je ook die stickers gebruiken als die al op je motor zitten. Daarop klik je het systeem en draai je 'm met een kwartslag naar rechts vast. Klaar is Kees.

Eenvoudig



Geen voedingskabels die je naar je accu moet trekken, maar een interne batterij die tot wel 30 uur doet met een lading. Wat betreft het formaat is het schermje niet veel groter dan een flink horloge. Het systeem werkt met een gyroscoop en een app op je telefoon. Daarop voer je de bestemming in en kies je uit een paar routes die de app automatisch aanmaakt. Dat is in feite alles. Via een bluetooth-verbinding wordt er stapsgewijs een routebeschrijving op de Beeline gezet naar mate je de route volgt. Dat wordt gedaan met een pijl die de richting aangeeft die je moet volgen. Met een puntje aan de linker-, of rechterkant van de pijl zie je aan welke kant je afslag zit. Een cirkel met getalletje erin zegt je welke afslag je moet hebben op een rotonde. Redelijk logisch als je voor het eerst gaat rijden.



Avontuurlijke motornavigatie

Wat de Beeline Moto wel biedt en de systemen van de grote fabrikanten nog niet, is een beetje avontuur. Zo kun je heel eenvoudig een gpx-route in de app laden en rijden. Daarbij is er ook nog de manier van navigeren. Je kunt het systeem stapsgewijs een routebeschrijving laten zien op het scherm, maar je kunt ook kiezen om de kompas-modus aan te zetten. In die modus wijst de pijl op je scherm direct naar je bestemming. Je moet dan dus zelf maar zien hoe je er komt. Leuk om een middagje mee aan te klooiën en nieuwe wegen te ontdekken. Al heeft het natuurlijk ook beperkingen. Woon je tussen de rivieren – zoals ik – of in de bergen, dan heb



je soms lange tijd niets aan je kompas. Ben je niet bekend met bruggen, passen of tunnels, dan kan het zijn dat je lang in de verkeerde richting aan het rijden bent om rond deze natuurlijke obstakels te rijden. Maar goed, dat is natuurlijk ook een belangrijk gedeelte van het plezier dat je ermee kan beleven!

We kunnen al met al wel stellen dat de smartphone een steeds belangrijkere rol gaat spelen in motornavigatie. Zij het niet op het stuur zelf, dan wel met een tweede scherm of geïntegreerd in het dashboard van je motor. En wil je gewoon een ouderwetse kaart met een lijn voor je zien? Dan zijn er altijd nog de grote namen in de navigatiewereld die zulke systemen aanbieden of verschillende apps voor je telefoon zoals

bijvoorbeeld Calimoto. Maar dat het ook anders kan, dat staat vast. De nieuwe koers in motornavigatie is ingezet.

Bron:  Motorrijders.nl



Auteur: Tom van Appeldoorn
Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YAMAHA IN 2023 MARKTLEIDER NEDERLANDSE MARKT MOTORFIETSEN



Al vele jaren is Yamaha onder consumenten het grootste motormerk van Nederland. Maar met trots maakt het merk nu bekend dat het in 2023 overall het meest verkochte motormerk van ons land was. Dit betekent dat Yamaha na dertien jaar de troon veroverd heeft en opnieuw de onbetwiste marktleider van Nederland is, met de meeste verkochte motorfietsen in zowel de particuliere als de zakelijke markt.

Publiekslievelingen

Een belangrijke pijler onder het succes van Yamaha is het brede, zeer populaire modellenaanbod. Zo staan er maar liefst 4 Yamaha's in



de lijst van 10 bestverkochte motorfietsen in Nederland. De Ténéré 700, Tracer 9, MT-09 en MT-07 zijn al jaren publiekslievelingen en ook in 2023 rolden ze veelvuldig de showrooms uit. Een andere drager van het succes is het zeer professionele en servicegericht dealernetwerk van het merk. De 18 Nederlandse Yamaha-dealers worden bovengemiddeld goed beoordeeld door rijders, vanwege vak- en productkennis enerzijds en service en betrokkenheid anderzijds.

Loon naar werken

Mario Janssen, Country Manager Yamaha Motor Europe, Branche Benelux, is opgetogen. Hij vertelt: 'Mijn collega's in Japan en bij Yamaha Motor Europe en onze geweldige dealers werken iedere dag keihard om onze klanten geweldige producten en ervaringen te bieden. Dat dit harde werk zich nu uitbetaalt in de nummer 1-positie op de Nederlandse markt is een prachtig resultaat en wat mij betreft loon naar werken!'

Welkom in de Yamaha-familie

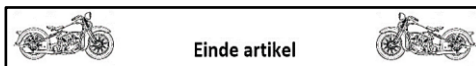
Als geen ander motormerk weet Yamaha rijders en fans bij het merk te betrekken. Zo organiseert Yamaha jaarlijks onder andere de drukbezochte Yamaha Experience Days op TT Assen en Circuit Jules Tacheny in het Belgische Mettet, een Demo Ride Tour bij meer dan 35 dealers in de Benelux en de avontuurlijke Ténéré Travel Trophy. Mario Janssen zegt daarover: 'Yamaha is wereldwijd een familie van mensen die de liefde voor hoogwaardige motorfietsen en het leven daar omheen delen. En wij zijn altijd aan het kijken hoe we nog meer mensen kunnen verwelkomen in onze Yamaha-familie.'

Goede vooruitzichten

Het gevaar voor een marktleider is dat hij op zijn lauweren gaat rusten, maar dat gaat bij Yamaha niet gebeuren. De vooruitzichten voor 2024 zijn zeer gunstig. Niet alleen staan alle bovengenoemde evenementen weer op de kalender, ook wordt de nu al zeer complete line-up dit jaar verder uitgebreid met een aantal opwindende nieuwe modellen. Zo scoorde de nieuwe, race-gestylede XSR900GP hoge ogen bij pers en publiek, staat er een volledig nieuwe MT-09 op de rol en werd de line-up van de veelzijdige Ténéré 700 uitgebreid met de Extreme en Explorer.

Bron: NIEUWSMOTOR.NL

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ALLES OVER EURO 5+ VOOR MOTOREN: VERPLICHT VANAF 2024



Vanaf 2020 geldt de Euro 5-normering voor motorfietsen. In feite is de uitstoot van motorfietsen sindsdien gelijk getrokken met die van auto's. Die overigens voldoen aan [de Euro 6-norm](#). Voor motorfietsen betekende dit dat de uitstoot een derde lager moest liggen dan met de Euro 4-norm. Voor 2024 wordt de Euro 5-normering echter aangescherpt naar Euro 5+ voor motoren.

Uitstoot onveranderd

Voor de nieuwe Euro 5+ normering is het overigens niet zo dat de regels omtrent uitstoot nog verder aangescherpt worden. Qua uitstoot blijft het dan gaan om 1000 mg/km koolmonoxide (CO), 100 mg/km koolwaterstoffen (THC), 68 mg/km non-methaan koolwaterstoffen (NMHC), 60 mg/km stikstofoxiden (NOx) en 4.5 mg/km fijn stof (PM). Bovenop deze emissie waarden kwamen ook nog de verplichtte testen, die in dit geval niet enkel om de uitstoot ging bij nieuw, maar ook na een bepaald aantal kilometers nog binnen de tolerantie waarden moeten blijven. Zo zijn er onder andere eisen voor de levensduur van de werking van de katalysator, maar ook van de OBD II systemen en de lambdasonde-sensoren.

Wat is er dan wel nieuw voor Euro 5+?

Als eerste valt op dat de levensduur van bovenstaande onderdelen, eerst ook berekend mocht worden. In de nieuwe Euro 5+ norm moeten de gestelde kilometers of draaiuren ook daadwerkelijk gemaakt worden, waarna de onderdelen dus nog steeds aan de gestelde normen moeten voldoen. Daarnaast moet ook de OBD II aan nieuwe normen voldoen. Deze moet ten minste 10 procent van de 'draaitijd' een meting uitvoeren. Deze meting moet dan plaatsvinden op de katalysator en de lambdasonde-sensor. Die laatste meet onder andere het zuurstof gehalte in de uitlaatgassen en meldt dit weer terug aan de ECU. Die laatste kan dan waar nodig de ontsteking bijsturen. De ECU moet daarnaast aangeven wanneer de bestuurder niet het volledige vermogen van de motor kan gebruiken, bijvoorbeeld of deze oververhit raakt.

In de Euro 5+ norm is ook een onderdeel meegenomen over geluid, maar dit is nog niet gedefinieerd op moment van schrijven.

APK voor motorfietsen?

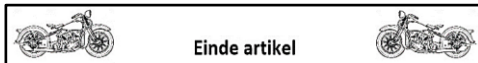
Uiteindelijk is het wel zo bovenstaande aanpassingen dus de de deur verder openzetten naar een verplichte APK voor motorfietsen. Sinds 2021 staat die deur al op een kier. Wat overigens niet gaat over het invoeren van een periodieke keuring voor motorfietsen, maar juist over het afschaffen van de uitzonderingsregel hierop. Met de nieuwe Euro 5+ norm die ingaat vanaf 1 januari volgend jaar is het dus zo dat fabrikanten niet meer mogen berekenen hoe lang een onderdeel meegaat, maar ook daadwerkelijk moeten voldoen aan het aantal opgegeven kilometers. Die afhankelijk van het type motorfiets liggen tussen de 20.000-35.000



kilometer. Bij auto's geldt namelijk hetzelfde en is een uitstootmeting verplicht bij een APK-keuring. Met het aanscherpen van de regels voor motorfietsen, ligt een verplichte periodieke keuring ook steeds meer op de loer.

Bron: **NIEUWSMOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



FABRIKANTEN RIEPEN 2.219 ONVEILIGE MOTOREN TERUG IN 2023

Motorfabrikanten riep in 2023 in Nederland 2219 motorfietsen terug naar de dealers wegens een mogelijk gevaarlijk defect. Daarvan kwamen 654 motorrijders daadwerkelijk in de werkplaats langs om het defect te verhelpen, dat is nog geen 30 procent. Dit blijkt uit een analyse van [RDW gegevens](#) door [Kenteken.TV](#).

Het genoemde aantal recalls in 2023 is overigens een extreme daling ten opzichte van 2022, toen riep de motorfabrikanten 5525 motoren terug naar de dealers, waarvan uiteindelijk maar ruim 73% daar ook daadwerkelijk kwam. De cijfers golfden in de afgelopen jaren nogal wild op en neer, maar dit is vermoedelijk eerder een gevolg van meldingsbereidheid en (on)juiste registratie dan dat er sprake is van enorm wisselende productiekwaliteit.

Toezicht overheid faalt

Het toezicht op terugroepacties is al jaren zeer matig, zo bleek uit eerder onderzoek van Nieuwsmotor. Met de overgang van dat toezicht van RDW naar Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) was de verwachting dat dit veel strenger zou worden, maar daarvan is geen sprake. Na de overgang op 1 januari 2023 liet de ILT helemaal niks van zich horen en bleef de registratie van terugroepacties gewoon bij de RDW. Het lijkt erop dat de -meer dan- halvering van het aantal gemelde terugroepacties een gevolg is van deze werkwijze.

Ruim 14.000 motoren met defect op de weg

Naast het zwakke toezicht op de terugroepacties, is het percentage uitgevoerde recalls ook al jaren zorgwekkend. Opgeteld hebben 14.148 motorfietsen met een Nederlands kenteken een nog openstaande terugroepactie -sinds 2012- in het kentekenregister van de RDW, totaal gaat het om zo'n 2,5% van het hele motorpark. Er is wel eens [sprake van verplichte uitvoering van terugroepacties](#) geweest, maar nadat de toenmalige minister het 'onacceptabel' noemde, werd er van het voorstel niets meer vernomen.

Bijna 600.000 auto's

Overigens gelden vergelijkbare cijfers net zo goed voor auto's, ook al komen die door de verplichte APK wel vaker bij de dealers, zodat openstaande recalls makkelijker uitgevoerd kunnen worden. Punt is wel dat er door de grotere feitelijke aantallen bijna 600.000 auto's met een niet uitgevoerde terugroepactie -sinds 2019- rondrijden...

Terugroepacties motoren 2012 – 2023 Nederland

Jaar	Motoren	Uitgevoerd	Percentage	Openstaand
2012	212	145	68,4%	67
2013	10356	9192	88,8%	1164
2014	11846	10376	87,6%	1470
2015	9406	8504	90,4%	902
2016	12443	11319	91,0%	1124
2017	8596	7430	86,4%	1166
2018	11687	8864	75,8%	2823
2019	5260	4841	92,0%	419
2020	10505	9093	86,6%	1412
2021	3641	3076	84,5%	565
2022	5525	4054	73,4%	1471

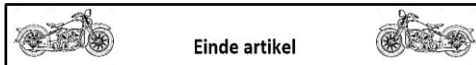


2023	2219	654	29,5%	1565
Totaal				14148

Bron tabel: RDW / [Kenteken.TV](https://www.kenteken.tv)

Bron artikel: [NIEUWSMOTOR.NL](https://nieuwsmotor.nl)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



TRUCKS ZONDER SPIEGELS: ZORG OF ZEGEN VOOR MOTORRIJDERS?

Een motorrijdende vrachtwagenchauffeur liet ons weten dat hij steeds meer vrachtwagens zonder buitenspiegels ziet rijden. “Dan kan ik dus niet meer in die spiegel kijken of hij mij gezien heeft,” schreef hij. Dat klopt. Reden tot zorg? Nee.



Mercedes was volgens ons de eerste die met spiegellose vrachtwagens op de weg kwam. De voordelen spreken voor zich, als je even meedenkt. Het belangrijkste is dat de grote spiegelhuizen vervangen worden door veel kleinere camera's. Dat is goed nieuws, want achter al die spiegels gaat makkelijk een hele auto schuil, dus een motorfiets of twee ook. Van dat gevaar zijn we dus af. Maar de MirrorCam, zoals Mercedes het noemt, biedt meer.

Weg dode hoek

Door de spiegels te vervangen door camera's met monitoren is er een einde gekomen aan de bekende dode hoek. Ook met alle spiegels die de gemiddelde trucker om zich heen heeft hangen, is die dode hoek er nog altijd – en dan hebben we het niet eens over

situaties waarin de spiegels niet goed afgesteld zijn, of waarin de chauffeur jou met motor en al over het hoofd ziet omdat hij net even anders ging zitten. De monitoren in de cabine laten altijd het complete beeld zien.

Alarm!

De nieuwste generatie van deze trucks is ook uitgerust met SideGuard Assist. Wil de chauffeur rechtsaf en zit jij in z'n dode hoek, dan wordt hij daar met beeld- en geluidssignalen op gewezen. De nieuwste versie van het systeem kan in zo'n geval de truck zelfs tot stilstand brengen. Nee, op motorfietsen willen we dat nooit – maar op een vrachtwagen? Natuurlijk.

Niet meer snijden

Ook bij manoeuvres biedt MirrorCam meer zicht. Waar normale spiegels in bochten alleen maar zicht op de zijkant van de oplegger bieden, scharnieren de camera's mee: op de monitoren in de cabine zie je dus nog steeds wat je moet zien. Inclusief motorrijders en ander kwetsbaar verkeer. Net zo geruststellend: diezelfde monitoren geven met een streepjespatroon heel duidelijk aan of je met je motor nog achter de oplegger rijdt of er al naast zit. Dat verkleint de kans dat je gesneden wordt als een chauffeur zijn voorligger wil inhalen: de positie van een motorfiets is in een spiegel lastig in te schatten.

Oogcontact

En er is meer, afgezien van de milieuwinst door minder luchtweerstand. Chauffeurs kunnen niet meer verblind raken voor achteropkomend verkeer, omdat de 'spiegels' automatisch dimmen, en eventuele waterdruppels zijn met een verwarmingssysteem zo verdwenen. Blijft er dus maar één nadeel. Je hebt geen oogcontact meer met de chauffeur die schuin voor je rijdt. Maar als wij mogen kiezen, weten we het wel.

Bron:

Auteur: Hugo Pinksterboer

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





TRUCKS ZONDER SPIEGELS: ZO ZIT HET ECHT



Nadat we eerder schreven over vrachtwagens zonder buitenspiegels, liep onze mailbox bijna vast door het grote aantal reacties. Waarbij één reactie onze aandacht in het bijzonder kreeg. Die van Tony de Bruyn. Want Tony kan het weten als motorrijder én vrachtwagenchauffeur!

Dit artikel werd eerder gepubliceerd door Motorrijdersactiegroep MAG. De MAG komt al 35 jaar op voor jouw belangen.

Sensoren

'De dode hoek is een stukje kleiner geworden, maar de monitoren in de cabine zijn een stuk breder dan de spiegels. Daarnaast zie je tijdens regen bijna niets meer: een druppel water op de lens en weg is je zicht. Links kun je nog redelijk bij de lens komen met een doekje, maar rechts rij je in die gevallen soms volledig blind. Ook de sensoren vallen snel uit als er een beetje viezigheid opzit. Als motorrijder rij ik daarom het liefst zo ruim mogelijk om deze blinde kolossen heen. Persoonlijk vind ik het daarom gevaarlijk als er zeer positief over deze nieuwe ontwikkelingen wordt gesproken. Het niet meer oogcontact kunnen hebben met een chauffeur is in mijn ogen dan ook gevaarlijk.'

Maar dat is nog niet alles, want Tony heeft zelfs een serieuze waarschuwing voor ons: 'Ik zou in ieder geval willen aanraden nooit rechts naast zo'n vrachtwagen terecht te komen. Daarnaast zijn er chauffeurs die veel van de beveiligingen uitschakelen omdat je soms gek wordt van het constant onnodig ingrijpen van het voertuig. Om een voorbeeld te geven: op de A9 bij Amsterdam rij je een stuk onder een woonwijk waar de maximumsnelheid 30 km/u is. Als ik daar onderdoor rij, gaat een vrachtwagen die op cruise control staat, vol in de rem. Best veilig als je er iets te dicht achter hangt... Dit gebeurt ook vaak als iemand vlak voor je duikt of als er een groot bord in de bocht staat. Lang leve de 'veilige nieuwe ontwikkelingen'.

Gewaarschuwd

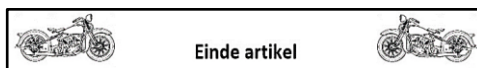
Een gewaarschuwd mens telt voor twee. Een gewaarschuwde motorrijder in dit geval voor drie wat ons betreft!

Bron: **MOTORNL**



Auteur: Marien Cahuzak

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



HYDROCYCLE, DE MOTORFIETS VOOR HET WATERSTOFTIJDPERK



Een Duits-Tsjechisch consortium van onderzoeksinstituten en productiebedrijven gaat een uitdaging aan: tegen eind 2025 zal er een rijdbare motorfiets worden gebouwd die voldoet aan strenge Europese goedkeuringsnormen en certificeringsvoorschriften. Deze motorfiets maakt gebruik van waterstof als brandstof en is uitgerust met een brandstofcelsysteem dat waterstof omzet in elektrische energie.

Deze innovatieve waterstoffiets dient als inspiratie voor de mobiliteit van de toekomst. Met zijn wendbaarheid en compactheid is hij bijzonder interessant voor binnenstedelijke bezorgdiensten en pakketbezorgers. Het biedt CO₂-neutrale mobiliteit en draagt bij aan het verminderen van geluidsemissies. Wat deze motorfiets onderscheidt van batterij-elektrische oplossingen, is dat hij een grotere actieradius heeft en tegelijkertijd sneller kan worden getankt. In een auto is een kilo waterstof goed voor een actieradius van ongeveer 100 kilometer.

In het Hydrocycle-project werken partners uit Tsjechië aan de ontwikkeling van voertuigen, terwijl Duitse projectpartners zich richten op de aandrijflijn. Het bedrijf WätaS Wärmetauscher Sachsen GmbH ontwikkelt een nieuwe generatie brandstofcelstacks als basis voor de aandrijflijn, terwijl Fraunhofer IWU nieuwe productietechnologieën ondersteunt en stackfunctionaliteiten verbetert met behulp van Reference Factory.H2. Ook het onderzoeksinstituut Chemnitz is betrokken bij het dimensioneren van het systeem en de verpakking. IWU zorgt ook voor een naadloze interface tussen de ontwikkeling van voertuigen en brandstofcellen.

Het Hydrocycle-project draagt bij aan de waterstofstrategie van de Europese Unie. Volgens EU-doelstellingen zal waterstof uit hernieuwbare energiebronnen een sleutelrol gaan spelen in de vervoerssector om tegen 2050 klimaatneutraal te zijn.

De projectpartners Fraunhofer IWU, WätaS Wärmetauscher Sachsen GmbH (Olbernhau), 1to1design (Praag), Tsjechische Technische Universiteit (ČVUT, Praag) en ÚJV Řež (Husinec) hebben gereageerd op een oproep tot financiering voor gezamenlijke Tsjechisch-Saksische projecten op het gebied van duurzame mobiliteit en transportsystemen voor mensen en goederen.

Overigens is de motorfiets bovenaan het bericht door AI gegenereerd.

Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





IS EEN WATERSTOF-AANGEDREVEN ELEKTRISCHE MOTORFIETS DE TOEKOMST?



Het Electric Vehicle Team van het gerenommeerde Massachusetts Institute of Technology (MIT) heeft besloten zich te richten op waterstof-aangedreven elektrische motorfietsen. Dit initiatief komt voort uit de erkenning van het potentieel van waterstofenergie als brandstofcel voor elektrische voertuigen en als brandstofbron voor interne verbrandingsmotoren.

In oktober 2023 heeft het EV-team met succes een demonstratie gegeven van hun waterstof-aangedreven prototype. Maar wat dit project echt interessant maakt, is dat het team alle plannen online beschikbaar stelt als open-source prototype. Hierdoor kunnen andere ontwikkelaars de technologie verbeteren en verdere experimenten uitvoeren met het prototype.

Dit project wordt geleid door Aditya Mehrotra, een afgestudeerde student die samenwerkt met hoogleraar werktuigbouwkunde Alex Slocum. Mehrotra kwam op het idee van een waterstof-aangedreven elektrische motorfiets omdat hij gefascineerd is door zowel energiesystemen als motorfietsen. Het team legt uit dat hoewel batterij-elektrische voertuigen in de afgelopen jaren enorme vooruitgang hebben geboekt, ze nog steeds beperkingen hebben, zoals lange oplaadtijden. Waterstof tanken kan theoretisch net zo snel als benzine tanken, wat een groot voordeel zou zijn.

Hoe werkt het precies?

In een video legt Mehrotra uit dat de waterstofmotorfiets vergelijkbaar werkt met een batterij-elektrische motorfiets met range extender. Er is een motor die het wiel aandrijft, en een regelaar die de gelijkstroom vanuit de batterij omzet in wisselstroom voor de motor. Het waterstofsysteem werkt parallel aan de batterij en fungeert als lader. Terwijl de motorfiets rijdt, wordt de batterij geleidelijk ontladen en tegelijkertijd continu opgeladen door de waterstof-brandstofcel.

Het EV-team van MIT heeft al grote stappen gezet met dit project. Ze hebben het prototype gepresenteerd op verschillende evenementen zoals de Hydrogen Americas Summit, World Hydrogen Summit en zelfs op de Consumer Electronics Show in Las Vegas.

De volgende stap zou zijn om te werken aan het vergroten van de vraag naar waterstof, zodat er meer infrastructuur en technologie kan worden ontwikkeld. Op dit moment is het gebrek aan waterstofinfrastructuur een belemmering voor brede acceptatie van waterstof-aangedreven voertuigen, zoals Toyota's Mirai. Het MIT-team hoopt dat in de toekomst fossiele brandstoffen volledig kunnen worden vervangen door waterstof, met dezelfde efficiëntie en gemak als bij benzine.

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



WAT MOET VERPLICHT MEE OP DE MOTOR IN HET BUITENLAND?

Top 15 meest bezochte YCC FAMILY landen

1. Frankrijk

Meenemen op de motor: Veiligheidsvest, handschoenen

Verplicht:

- Veiligheidsvest
- Handschoenen met een CE-markering

Let op: De bestuurder van een motor is **verplicht** een veiligheidsvest bij pech of een ongeval aan te trekken. Motorrijders mogen het veiligheidsvest dragen of bewaren in bijvoorbeeld een net of een koffer.

Een **alcoholtest** is niet meer verplicht.

- Check alle verkeersregels in Frankrijk.

2. Duitsland

Meenemen op de motor: Niets verplicht

Voor motoren zijn een gevarendriehoek, veiligheidsvest en verbanddoos **niet verplicht**.

Op een quad is een gevarendriehoek **wel** verplicht.

- Check alle verkeersregels in Duitsland.

3. Italië

Meenemen op de motor: Niets verplicht

Voor motorrijders is het niet verplicht een gevarendriehoek mee te nemen of een veiligheidsvest te dragen bij pech of een ongeval. De ANWB adviseert wel een reflecterend veiligheidsvest mee te nemen.

- Check alle verkeersregels in Italië.



4. Oostenrijk

Meenemen op de motor: Verbanddoos

Verplicht:

- Verbanddoos

Let op: De verbanddoos moet stevig en vuilbestendig zijn. Bij motoren met zijspan en trikes is het ook verplicht een gevarendriehoek mee te nemen.

ANWB Advies: Motorrijders wordt geadviseerd een reflecterend veiligheidsvest mee te nemen voor zichzelf en een eventuele passagier.

- Check alle verkeersregels in Oostenrijk.

5. Zwitserland

Meenemen op de motor: Niets verplicht

Om in Zwitserland te komen, rijd je vanuit Nederland door Duitsland of Frankrijk. Check welke items daar verplicht zijn op de motor.

- Check alle verkeersregels in Zwitserland.

6. België

Meenemen op de motor: Beschermende kleding, veiligheidsvest

Verplicht:

- Beschermende kleding
- Veiligheidsvest

Let op: De beschermende kleding moet bestaan uit een helm, handschoenen, jas met lange mouwen, lange broek of een overall en laarzen of stevige, hoge schoenen die de enkels beschermen. Deze verplichting geldt ook voor Nederlandse motorrijders. De bestuurder is **verplicht** een veiligheidsvest te dragen bij pech of een ongeval. De ANWB adviseert motorrijders om ook voor een eventuele passagier een veiligheidsvest mee te nemen.

- Check alle verkeersregels in België.

7. Spanje

Meenemen op de motor: Veiligheidsvest

Verplicht:

- Veiligheidsvest
- Handschoenen (naar verwachting wordt dit per 2024 verplicht)

Let op: Ook voor een eventuele passagier heb je een veiligheidsvest nodig. De bestuurder en een eventuele passagier zijn als ze bij pech of een ongeval buitende de bebouwde kom langs te weg lopen, verplicht om een reflecterend veiligheidsvest te dragen. Op dit moment wordt met klem aangeraden om motorhandschoenen te dragen.

Om in Spanje te komen, rijd je door België, Luxemburg en Frankrijk rijden. Check welke items daar verplicht zijn op de motor.

- Check alle verkeersregels in Spanje.

8. Denemarken

Meenemen op de motor: Niets verplicht

- Check alle verkeersregels in Denemarken.

9. Kroatië

Meenemen op de motor: ReserVELampen

Verplicht:

- ReserVELampen (geldt niet voor motoren met xenon-, neon- of ledverlichting)

ANWB advies: Motorrijders wordt geadviseerd een reflecterend veiligheidsvest mee te nemen en dit te dragen bij pech of een ongeval. Neem deze ook mee voor een eventuele passagier.

Doorreislanden naar Kroatië: De beste route naar Kroatië loopt via Duitsland - Oostenrijk - Slovenië. Check welke items daar verplicht zijn op de motor.

- Check alle verkeersregels in Kroatië

10. Groot-Brittannië en Noord-Ierland

Meenemen op de motor: Niets verplicht

Wel wordt door de autoriteiten geadviseerd om een veiligheidsvest en verbanddoos mee te nemen.

Doorreislanden naar Groot-Brittannië en Noord-Ierland: Houd er rekening mee dat als je via België of Frankrijk naar Groot-Brittannië reist, je daar wel verplicht bepaalde artikelen aan boord moet hebben.

- Check alle verkeersregels in Groot-Brittannië en Noord-Ierland.



11. Finland

Meenemen op de motor: Veiligheidsvest

Verplicht:

- Veiligheidsvest

Let op: In Finland is iedereen die in het donker langs de weg loopt (bijvoorbeeld bij pech of een ongeval), verplicht een reflector, kleding met reflecterende strepen of een reflecterend veiligheidsvest te dragen. Motorrijders wordt daarom aangeraden een veiligheidsvest mee te nemen op de motor voor zichzelf en een eventuele passagier.

- In Europa moet een veiligheidsvest voldoen aan de norm EN 20471:2013 In Europa moet een veiligheidsvest voldoen aan de norm EN 20471:2013 (fluorescerend geel, oranje of rood en voorzien van retro-reflecterende banen).
- Controleer ook welke veiligheidsuitrusting verplicht is en check alle verkeersregels in de landen waar je doorheen reist.

12. Noorwegen

Meenemen op de motor: Veiligheidsvest

Verplicht:

- Veiligheidsvest (dit geldt voor in Noorwegen geregistreerde motoren).

ANWB advies: Bij pech of een ongeval is de bestuurder zowel 's nachts als overdag verplicht een veiligheidsvest te dragen. De ANWB adviseert om ook voor een eventuele passagier een veiligheidsvest mee te nemen.

- Check alle verkeersregels in Noorwegen
- Je bent verplicht je snelheid aan te passen aan de weg- en weersomstandigheden.

13. Zweden

Meenemen op de motor: Niets verplicht

Let op: Alleen bestuurders van een motor met zijspan of trike met een Zweeds kenteken zijn verplicht een gevarendriehoek mee te nemen.

Doorreislanden naar Zweden: Om in Zweden te komen, kiezen de meeste mensen voor een route door Duitsland en Denemarken. Check hier welke items daar verplicht zijn bij de motor.

- Check alle verkeersregels in Zweden.

14. Luxemburg

Meenemen op de motor: Veiligheidsvest, handschoenen

Verplicht:

- Veiligheidsvest
- Handschoenen met een CE-markering

Let op: De bestuurder van de motor is verplicht het veiligheidsvest aan te trekken bij pech of een ongeval. De ANWB adviseert de motorrijder om ook voor de eventuele passagier een veiligheidsvest mee te nemen. Het veiligheidsvest kan worden gedragen of worden bewaard in bijvoorbeeld een net of een koffer.

Doorreislanden naar Luxemburg: Om in Luxemburg te komen, rijd je vanuit Nederland meestal door België. Check welke items daar verplicht zijn op de motor.

- Check alle verkeersregels in Luxemburg

15. Portugal

Meenemen op de motor: Niets verplicht

- Voor motorrijders zijn een gevarendriehoek en een veiligheidsvest niet verplicht.

ANWB Advies: De ANWB adviseert de motorrijder en eventuele passagier wél een veiligheidsvest mee te nemen.

Doorreislanden naar Portugal: Om in Portugal te komen, reis je vanuit Nederland door België, Frankrijk en Spanje. Check welke items daar verplicht zijn op de motor.

Neem je digitale groene kaart altijd mee, ook op vakantie

Ondanks dat de groene kaart niet in elk land verplicht is, is het handig om de digitale kaart altijd bij je te hebben. Sla hem op in je telefoon. Dit scheelt een hoop gedoe als je een aanrijding hebt. Je vindt er informatie over wat je moet doen als je schade hebt en alle belangrijke telefoonnummers die je nodig hebt in geval van ongeval, pech of diefstal en je polisnummer.

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



WAT ER NOG MEER VALT TE MELDEN

DIT KOST EEN VERKEERSBOETE IN 2024

De tarieven voor verkeersboetes zijn dit jaar gestegen. De boetebedragen liggen zo'n 10 procent hoger dan 2023. Zo kost rijden met een telefoon in je hand maar liefst €420,-.



De stijging van 10 procent bestaat voor 5,7 procent uit inflatiecorrectie en de rest 4,3 procent moet helpen de gaten in de begroting op te vullen. Om de ernst van enkele specifieke overtredingen te benadrukken, worden deze stevig verhoogd. Zo zijn bijvoorbeeld de boetes voor, naast het vasthouden van mobiele apparatuur, onnodig links rijden op de auto(snel)weg en het niet verlenen van voorrang fors duurder dit jaar.

Overzicht snelheidsboetes 2024

De onderstaande boetebedragen zijn exclusief €9 administratiekosten.

En let op!

- Betr. de **boetes binnen de bebouwde kom**: *In 30km zone, bij werkzaamheden en woonerf gelden andere bedragen.*
- Betr. de **boetes buiten de bebouwde kom**: *Bij werkzaamheden gelden andere bedragen.*
- Betr. de **boetes snelwegen**: *Bij werkzaamheden gelden andere bedragen.*
- Betr. **snelheidsovertredingen vanaf 31 km/h**: *Voor zwaardere snelheidsovertredingen wordt een **OM-straftbesikking** opgelegd. Denk aan een overschrijding van de maximumsnelheid met meer dan 30 km/u (40 km/u op de snelweg).*

Te hard	Bebouwde / buiten bebouwde kom	Snelweg
4 km/h	€35 / €31	€26
5 km/h	€43 / €39	€32
6 km/h	€53 / €47	€39
7 km/h	€61 / €56	€46
8 km/h	€69 / €64	€53
9 km/h	€79 / €75	€60
10 km/h	€90 / €84	€79
11 km/h	€121 / €115	€109
12 km/h	€132 / €127	€119
13 km/h	€146 / €139	€128
14 km/h	€157 / €150	€139
15 km/h	€169 / €162	€150
16 km/h	€182 / €173	€161
17 km/h	€195 / €186	€175
18 km/h	€210 / €198	€188
19 km/h	€224 / €214	€201
20 km/h	€240 / €230	€216
21 km/h	€257 / €243	€231
22 km/h	€273 / €258	€243
23 km/h	€291 / €248	€235



24 km/h	€306 / €291	€273
25 km/h	€325 / €308	€287
26 km/h	€343 / €325	€303
27 km/h	€365 / €342	€318
28 km/h	€383 / €360	€331
29 km/h	€402 / €381	€349
30 km/h	€421 / €401	€368
31 km/h	OM-straftbesluit	

Disclaimer: De nieuwe boetebedragen gelden vanaf 1 maart 2024. Maar pas na publicatie van de nieuwe boetebedragen in het Staatsblad zijn de bedragen en is de ingangsdatum definitief. In theorie kan de ingangsdatum en kunnen de boetebedragen dus nog afwijken. De tot 1 maart geldende boetebedragen kunnen geraadpleegd worden via de link hieronder (OM boetebase).

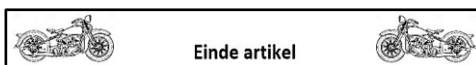
Bereken zelf het tarief van een snelheidsovertreding (website Openbaar Ministerie, OM boetebase)

En dit betaal je in 2024 voor de volgende overtredingen:

- Onnodig links rijden op een autoweg of autosnelweg: **270** euro.
- Rechts inhalen: **300** euro.
- Geen autogordel dragen: **180** euro.
- Geen voorrang verlenen aan bestuurders van rechts: **300** euro.
- Door rood licht rijden: **300** euro.
- **Negeren rood kruis:** hoogte boete wordt vastgesteld door officier van justitie.
- Afslaan zonder richting aan te geven: **120** euro.
- Met een motorrijtuig rijden terwijl kentekenplaten niet behoorlijk leesbaar zijn: **180** euro.
- Buiten noodzaak stilstaan op de vluchtstrook of vluchthaven: **300** euro.
- Passagiers die bij een tram of autobus willen in- of uitstappen daartoe geen gelegenheid geven: **180** euro.
- Een voertuig dubbel parkeren: **120** euro.
- Parkeren op plaatsen voorzien van een blauwe streep zonder in het zicht geplaatste blauwezone-parkeerkaart met de juiste tijd: **120** euro.
- Onnodig mistlicht aan de voorzijde voeren: **120** euro.
- Onnodig mistlicht aan de achterzijde voeren: **180** euro.
- Niet-werkende remverlichting: **180** euro.
- Niet-werkend derde remlicht (voor voertuigen na 30-09-2001): **120** euro.
- Het niet tot stilstand kunnen brengen van een voertuig binnen een veilige afstand (bumperkleven): Hoogte van de boete is **afhankelijk van de gereden snelheid en de afstand tot voorligger**.
- Tijdens het rijden (ook bij optrekken en filerijden) **een telefoon of ander apparaat vasthouden:** voor bestuurders van motorvoertuigen **420** euro, bromfietzers **290** euro en voor fietsers **160** euro.
- Als bestuurder op een gehandicaptenparkeerplaats parkeren anders dan met een voertuig dat voor die gereserveerde gehandicaptenparkeerplaats bestemd is: **490** euro.
- Door rood licht rijden: **300** euro.
- Overtreding inhaalverbod: **300** euro.
- Overschrijden doorgetrokken streep: **180 - 300** euro.
- Fout parkeren: **120** euro.
- Fout parkeren op een gehandicaptenplaats: **490** euro.
- Geen voorrang verlenen: **300** euro.
- Rijden zonder autogordel: **180** euro.
- Geen kinderzitje voor passagiers <12 jaar en <1.35 m: **270** euro.
- Overtreding milieuzone: **120** euro.

Bron: 

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





REDDINGSSTROOK BELGIË KAN LEVENS REDDEN



Sinds oktober 2020 is het verplicht om op de Belgische wegen in een file altijd een 'reddingsstrook' te vormen. Dat betekent dat er een vrije doorgang moet zijn voor hulpdiensten en takelwagens. Wij motorrijders mogen hier gelukkig ook gebruik van maken.

(Foto en tekst: Vlaams Verkeerscentrum)

2023 gaat richting het drukste jaar op de Vlaamse snelwegen. Daarom is het belangrijk om deze relatief nieuwe regel opnieuw te benadrukken. Het vormen van een reddingsstrook is dus verplicht volgens de wegcode, ongeacht het type weg waarop je rijdt. Het geldt voor alle wegen met minstens twee rijstroken in dezelfde richting, zelfs binnen de bebouwde kom. Om een reddingsstrook te vormen, moeten alle voertuigen op de linkerrijstrook uiterst links rijden en moeten voertuigen op andere rijstroken zoveel mogelijk naar rechts opschuiven. Mensen moeten spontaan een reddingsstrook vormen zodra er filevorming optreedt, ook als er op dat moment nog geen hulpdiensten naderen. Het is daarnaast altijd verstandig om als bestuurder vooruit te denken. Hierdoor is er bij file zo snel mogelijk een reddingsstrook beschikbaar. Bij het vormen van een reddingsstrook is het echter verboden om op de vluchtstrook, een gesloten spitsstrook, een eventuele busbaan of een fietspad eromheen te rijden. Wat wel weer goed nieuws is, is dat motorrijders wel de strook mogen gebruiken, maar er zijn twee belangrijke regels: passeer de auto's met niet meer dan 20 km/u verschil en als er een hulpvoertuig achter je verschijnt moet je onmiddellijk ruimte voor ze maken.

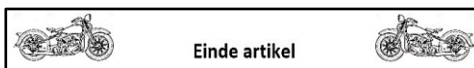
Als elke weggebruiker de reddingsstrook ter harte neemt, zullen de (hulp)diensten bij interventies veel sneller ter plaatse zijn. Dat kan levens redden bij zware ongevallen. Tegelijk zijn takelaars hierdoor ook sneller en dat zorgt ervoor dat de files een stuk sneller opgelost zijn. Wie de verplichting van de reddingsstrook niet naleeft, kan een boete tot 174 euro krijgen. Het principe van de verplichte reddingsstrook bestaat ook in tal van andere landen, waar het al vele jaren goed werkt: onder meer in Duitsland, Luxemburg, Hongarije, Oostenrijk, Slovenië, Slowakije en Zwitserland. Daarentegen moet je wel uitkijken waar je met je motor door een reddingsstrook rijdt. Het verschilt namelijk per land of dit überhaupt wel legaal is. Zo kan je bijvoorbeeld bij onze oosterburen een prent krijgen als je probeert de 'Rettungsgasse' te benutten.

Bron: **MOTORNL**



Auteur: Jesse Busser

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



AUTOMATISCHE SANCTIES VOOR HET GEBRUIK VAN EEN AFGESLOTENO RIJSTROOK IN GROOT-BRITANNIË

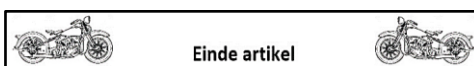
Kennelijk lopen we in Nederland voorop met het geven van boetes wanneer je op een door een matrixbord afgesloten rijbaan rijdt. Dat gaat 'in de toekomst' ook gebeuren in Groot-Brittannië. Als je op een door een rode X afgesloten rijstrook rijdt, ontvang je automatisch een boete van 100 pond en krijg je drie punten op je rijbewijs. Naast onbeperkte boetes zijn in extreme gevallen gevangenisstraffen tot 14 jaar mogelijk.

Hoe zal dat straks gaan met EU-motorrijders? Mag Groot-Brittannië hun intelligente snelweg koppelen aan bijvoorbeeld het Nederlandse kentekenregister om geautomatiseerd boetes uit te schrijven? Die afspraak moet wel gemaakt worden, want sinds Brexit is er wel het een en ander veranderd tussen Groot-Brittannië en de EU. Zonder afspraak moet de Britse politie toch speuren naar een heterdaadje en het bonnenboekje trekken.

We raden het je natuurlijk sterk af om het zo ver te laten komen. Zul je net zien dat het ze menens is aan de overkant van de Noordzee en krijg je 14 jaar gevangenisstraf aan je broek... Dus gewoon niet op het baanvak met de rode X rijden.

Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





VN: CYBERSECURITY REGELGEVING OOK VOOR MOTORFIETSEN



In de autowereld is het al langer gemeengoed; ontwikkeling, productie en het eindproduct moeten voldoen aan scherpe cybersecurity regelgeving. Dit heeft er vooral mee te maken dat met name auto's steeds meer digitale componenten bevatten. Deze componenten werken niet enkel in de auto zelf, maar communiceren op verschillende manieren ook met de 'buitenwereld'. Nu de motor industrie ook steeds meer techniek toe gaat voegen, heeft de UNECE (Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties) besloten dat ook motorfietsen moeten voldoen aan deze cybersecurity regelgeving.

Steeds meer techniek

Met name bij auto's gaat de ontwikkeling hard. Wat te denken van bijvoorbeeld het systeem dat automatisch de hulpdiensten inschakelt bij een ongeval? Of over-the-air-updates, die een update doorvoeren voor autonoom rijden. Dit gaat heel eenvoudig, want veel auto's zijn tegenwoordig altijd verbonden met het internet. Zonder dat de gebruiker dit door heeft. Het mag duidelijk zijn dat dit het **speelveld van hackers** ook steeds verder vergroot. Regelmatig komt er dan ook nieuws naar buiten dat dit wel eens mis gaat. Zoals bij **Tesla**, waar hackers erin slaagde alle opties open te zetten. Dat het ook negatieve gevolgen kan hebben, blijkt dan weer uit het feit dat hackers **eenvoudig een Toyota konden stelen**. Juist om te voorkomen is dus door de Verenigde Naties Amendement 155 aangenomen, die fabrikanten verplicht voorzorgsmaatregelen te treffen.

Motorfietsen en cybersecurity?

In de motorfietsbranche speelt dit probleem ondertussen ook. Denk maar aan KTM die met de nieuwe KTM 890 Adventure de eerste 1.500 kilometer alle opties heeft. Daarna zet de dealer deze dicht, of je moet betalen. BMW heeft ondertussen op diens motorfietsen ook een e-call systeem, waarbij hulpdiensten dus automatisch gebeld kunnen worden. Daarbij komt ook dat steeds meer motorfietsfabrikanten een TFT-display hebben, met inderdaad een koppeling met de smartphone. Al dan niet door middel van een app. Nu is het niet zo dat dus enkel systemen die naar buiten toe communiceren beveiligd moeten worden. Het gaat ook om computer aangestuurde systemen, waarbij een hack mogelijk is. Zoals bijvoorbeeld adaptieve cruise control, die dus zelf afstand houdt. Of de instelling van verschillende rijmodi waarbij gas-reactie en motorvermogen computer gestuurd zijn. Overigens zijn het niet alleen de motorfietsfabrikanten zelf die dus steeds meer techniek toepassen, maar ook toeleveranciers. Bosch zelf werkt namelijk ook aan e-call systeem, maar gaat ook verder door motorfietsen te laten communiceren met auto's en andere motorfietsen over positie op de weg.

De regelgeving

Het mag dus duidelijk zijn dat ook de motorfietsmarkt ondertussen voldoende techniek in huis heeft die gehackt kan worden. Met de nodige risico's tot gevolg. Volgens de nieuwe regelgeving zijn fabrikanten zelf verantwoordelijk om dit te voorkomen. Opvallend is dat het dan niet enkel gaat om voertuigen die op de weg rijden. Maar dat ook de ontwikkeling en productie moeten voldoen aan strenge eisen. Fabrikanten moeten van tevoren al onderzoeken welke risico's er zijn voor een veiligheidslek in de productie, of het product en hier maatregelen tegen nemen. De fabrikant moet dan zelf een test aanvragen bij een daarvoor bevoegde instantie. Die zal proberen om 'binnen te komen' in het voertuig. Daarbij is het van belang dat de werking van het voertuig niet aangetast wordt bij een eventuele hack, maar ook dat persoonsgegevens niet op straat liggen. Gegevens die je vaak moet achterlaten bij installeren van een app. Opvallend is wel dat het niet enkel gaat over motorfietsen. Scooters en elektrische fietsen met een snelheid van meer dan 25 km/u zullen ook moeten gaan voldoen aan deze regelgeving.

ACEM is om

Officieel moet de toevoeging van motorfietsen nog wel worden aangenomen, maar dit lijkt slechts een formaliteit. De ACEM (Europese associatie van motorfietsfabrikanten) juicht het voorstel zelfs toe: "We zijn verheugd om een mijlpaal voor de motorfietsindustrie te delen. Het akkoord dat is aangenomen bij UNECE erkent het belang van robuuste cyberbeveiligingsmaatregelen in een steeds meer gedigitaliseerde wereld. Deze regulerende uitbreiding weerspiegelt een gezamenlijke inspanning in de industrie, waarbij een gedeelde toewijding aan de veiligheid van de rijder en de voortdurende vooruitgang van tweewielige voertuigen wordt benadrukt. Bovendien stemt de positieve stap van UNECE overeen met mondiale regelgevende trends en stelt het een precedent voor toekomstige vooruitgang op dit gebied, waarbij hetzelfde niveau van cyberbeveiligingsbescherming wordt geboden voor auto's en motorfietsen".

Bron: [NIEUWSMOTOR.NL](https://nieuwsmotor.nl)

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





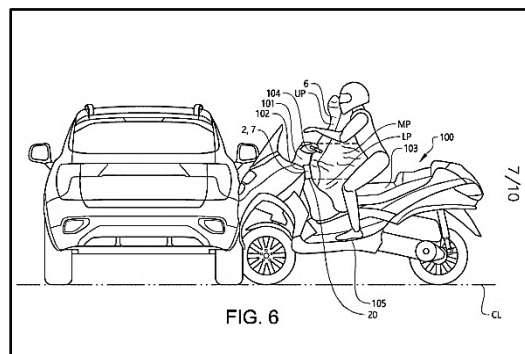
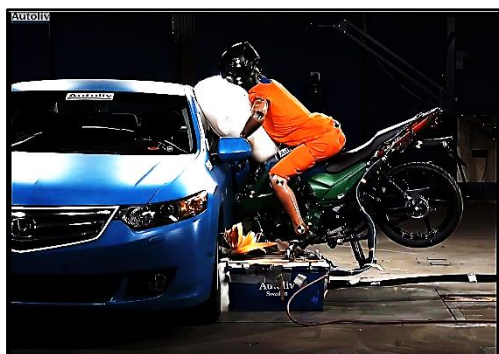
KOMT ER IN 2025 EEN MOTORFIETS MET STANDAARD EEN AIRBAG?

De motorairbag werd in 2006 als optie geïntroduceerd op de Honda Gold Wing. Het bleef beschikbaar voor de laatste twee generaties van dit model. Maar een airbag is nooit op andere Honda-modellen gebruikt. Cycleworld.com meldt nu dat in 2025 ten minste één motorfiets of scooter standaard met een airbag zal worden voorzien. Dit werd aangekondigd door Autoliv, een van 's werelds belangrijkste fabrikanten van auto-veiligheidsapparatuur, waarbij werd gespecificeerd dat de productie in het eerste kwartaal van datzelfde jaar zal beginnen. Op dit moment is het nog niet bekend welk motorbedrijf van plan is deze grote stap te zetten. In 2021 heeft de Piaggio Groep een overeenkomst getekend met Autoliv om een motor-airbag te ontwikkelen en vorig jaar had het op EICMA een prototype van een MP3 staan met een airbag. In een interview legde de verantwoordelijke voor Mobile Safety Solutions bij Autoliv, Atsushi Ishii, uit: 'We hebben een impactsensor nodig, we hebben een detectie-ECU nodig, we hebben een harnas nodig en we hebben een airbagmodule nodig. Dus het is niet zo anders dan een auto. Maar een van de meest ingewikkelde dingen op een motorfiets is dat je in een auto een vervormbare impactcel hebt, dus je hoeft niet supersnel te zijn. Op een motorfiets is er geen vervorming bij een botsing, dus je moet echt goede algoritmen hebben om de airbag snel te laten activeren'.

Wat zijn de toekomstige ontwikkelingen?

Op dit moment wordt een airbag onder het stuur gemonteerd en geactiveerd door een elektrisch gestarte chemische reactie, maar in deze configuratie biedt het alleen bescherming in geval van een frontale botsing. 'Dit is misschien in slechts 10% van alle ongevallen het geval', zegt Ishii 'Maar als jij die motorrijder bent die een frontale botsing heeft en dit redt je leven, ben ik er vrij zeker van dat je blij zult zijn dat je dat systeem had. We moeten nu iets bedenken dat weerstand biedt aan de andere mogelijkheden, zoals zijdelingse botsingen, schuin van voren, schuin van achteren... Je kunt een vergelijking maken met auto's: aanvankelijk hadden ze airbags op het stuur, maar nu zijn er ook zijairbags. Een airbag voor motorfietsen moet dezelfde weg volgen'.

Experimenten met speciaal voor motorcrashtests gemaakte dummy's hebben een aanzienlijke risicoreductie aangetoond, de vertraging van het hoofd is gedaald van 130 G naar 51 G, de doelstelling was 72 G, en het risico op nekletsel is ook verminderd. Maar het is niet de enige motor-toepassing die Autoliv heeft bestudeerd. Het bedrijf heeft ook airbagjassen ontwikkeld en heeft onlangs samengewerkt met Airoh om een prototype van een geïntegreerde airbag in de helm te ontwikkelen, die bij een ongeval een extra absorptielaag boven het vizier creëert.



Bron: **MOTOR.NL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



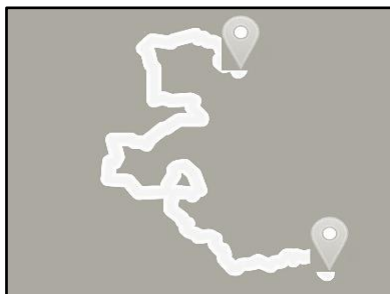
MOTORTOCHTEN

INDUSTRIËLE ICONEN IN NOORD-BRABANT

Startpunt route: 's-Hertogenbosch

Er is iets moois aan de gang in 's-Hertogenbosch en omstreken. Monumentale panden uit de hoogtijdagen van de Brabantse industrie bruisen weer van eigentijds ondernemerschap. Motorrijders.nl reeg een aantal fijne spots aan elkaar tot een relaxte rit:

de Industrie Iconen Route.



- Gevarieerd
- Bochtige wegen
- Coole industriële stops/horeca
- Mooie dorpjes
- Start-/eindpunt in de stad
- Opletten: zijwegen in boerenland
- Veel landbouwverkeer



Er is iets moois aan de gang in 's-Hertogenbosch en omstreken. Monumentale panden uit de hoogtijdagen van de Brabantse industrie bruisen weer van eigentijds ondernemerschap. Motorrijders.nl reeg een aantal fijne spots aan elkaar tot een relaxte rit: de Industrie Iconen Route.

Het startpunt voor deze route is een uniek café op een oud fabrieksterrein aan de **Tramkade** in 's-Hertogenbosch. Honderd jaar lang is hier gezwogd om veevoer te fabriceren en te vershippen. Enorme silo's, nu kunstig gedecoreerd met graffiti, een havenkraan op de kade en talloze oude fabrieksmachines en -leidingen zetten je terug in de tijd, terwijl jij ondertussen geniet van een hippe latte macchiato op het terras van dit Koudijs Café – vernoemd naar de fabriek die hier ooit stond. Met een beetje koele wind vanaf de Dieze, waar ooit de vrachtschepen af en aan voeren. Overigens: de achterbuurman van de voormalige fabriek is een andere fabriek – nu cultureel centrum met restaurant, bioscoop en podia: de oude koekjesfabriek van Verkade.

Hippieachtig Brabant

De hippieachtige, lekker rommelige en ongeorganiseerde sfeer die zo'n locatie oproept, past perfect bij motorrijden en het gevoel dat je als motorrijder wilt: ongedwongen, anders dan anders, onconventioneel. Maar natuurlijk mogen op een route de bochtige binnenweggetjes, de mooie panorama's, de boerderijen, bijzondere gebouwen en kleine dorpjes niet ontbreken. Eens? Mooi dan. Want ook op deze rit zul je ze in overvloed tegenkomen.

Warm-up koffie

Na de warm-up koffie vertrek je in noordoostelijke richting, waarbij je je even door een saai industrieterrein heen moet bijten. Het is de bijwerking van deze route: start-, midden- en eindpunt liggen in de omgeving van nieuw industriegebied of midden in een stad. Verkeerslichten, stadse drukte, saaie woonwijken en een industriegebied vormen hierdoor onvermijdelijke ingrediënten, maar voegen ook iets toe: na het zuur komt het zoet.



Kinderkopjes

Dit laatste gebeurt al snel: na een minuutje of vijf rijd je onder de A59 door en voel je direct de rust van een landelijke omgeving. Kinderkopjes, beetje terug naar vroeger en een paar flinke drempels om je nog even te temperen en die je de tijd te geven om te wennen aan deze verandering van sfeer en omgeving. Daarna opent zich het Brabantse polderlandschap, met aan de rechterhand de dijk langs de Maas en meteen al een van de eerste lieflijke dorpjes – Bokhoven – dat weer net zo snel is verdwenen als dat het er was.

'Het gevoel dat veel motorrijders zoeken: beetje anders dan anders.'

Vestingstad Heusden is een tussenstop meer dan waard. Even rondwandelen en de sfeer ademen van een nederzetting die voor het eerst al in het jaar 722 in de boeken opduikt. Met je motorpak aan voel je je bijna een ridder die nog rondwaalt op de stukken vestingmuur. Vergeet vooral niet even een koffie te doen in eetcafé Havenzicht. Vooral vanwege het lieflijke ... juist ja, zicht op de binnenhaven.

Bizar mooi

Strek je liever de benen in een uniek natuurgebied, dan zijn de verderop gelegen Drunense Duinen een aanrader: een bizar mooi en in deze contreien bijna vervreemdend zandverstuivingsgebied. Alsof je door een duinlandschap aan de kust loopt, maar dan midden in de binnenlanden van Noord-Brabant. Zo bijzonder dat het is uitgeroepen tot een van de nationale parken van Nederland.

Groen en prachtig

Doortokkelend richting Tilburg rollen we enige tijd later Udenhout binnen. Via de Groenstraat, die zijn naam zeker eer aan doet. De smalle rijbaan is omzoomd met links en rechts bomen, groen en prachtige huizen. Zo'n straatje waar je later als je groot bent heel graag zou willen wonen. Hoe anders is het als we daarna Tilburg binnenrijden. Hier is hoogbouw het visitekaartje. Behalve – niet geheel toevallig – ons tussenpunt op deze route: de Tilburgse Spoorzone. Oude werkplaatsen van de NS fungeren hier als werk- en



uitgaansgebied en ademen net zoals 's ochtends in 's-Hertogenbosch een sfeer van vrijheid en creativiteit. Theater, cafés, eetgelegenheden en een overdekte markt brengen gezellige bedrijvigheid en een goed gevulde maag voor het vervolg van de route.

Godelijke trappist

Met de lunch achter de kiezen trappen we 'm weer aan en bereiken we stoplichtsprintend het volgende buitengebied. Een van de eerste 'wat is dit nu weer'-punten blijkt de [Abdij van Koningshoeve](#) te zijn. Hier brouwen de broeders als sinds 1884 een goddelijke trappist, La Trappe. In de naastgelegen uitspanning kun je het hemelse vocht proeven. Een alcoholvrije versie zit er niet bij, maar de tanktas of koffers zijn geduldig – een paar flesjes mee voor thuis is net zo lekker.

Brabants landschap

Onderweg naar Eindhoven trekt vooral het klassieke Brabantse landschap aan je voorbij. De moeilijkheidsgraad is niet hoog, maar de landelijke wegen hebben geregeld lekkere S-vormen. Sturen is dan even heerlijk werken. Let hier vooral op de kleine weggetjes van rechts en de erf-uitritten. Neem het zekere voor het onzekere en matig je tempo in de buurt van boerderijen. Al was het maar vanwege de loslopende erfhonden die soms vrolijk blaffend met je mee rennen.

Ssst: stiltegebied!

Vind je het hier al stil en rustig, afgezien vanaf en toe een ratelende boerentractor? Net voor Oostelbeers rijd je door een prachtig stukje natuur en een heus stiltegebied. Houd je decibellen hier in de gaten, net zoals je snelheid, want je bent hier als motorrijder 'te gast in een fietsgebied'. Het laatste stuk voor Eindhoven vliegen de vliegtuigen je om de oren omdat je bij vliegveld Eindhoven rijdt. Mooi moment om even te mijmeren over verre trips. Liefst natuurlijk op de motor.

In Eindhoven rij je langzaam de natuur weer uit, de stad weer in. Ben je PSV-fan? Let dan aan de rechterkant op: daar ligt de Herdang, het trainingsveld van de PSV-selectie. Wie weet heb je geluk en kun je de spelers aan het werk zien. Heb jij andere clubvoorkeuren, dan gas je in een paar minuten door naar het eindpunt: Strijp-S, een locatie vol kantoor- en fabrieksgebouwen en open vlaktes die architectonisch een beetje communistisch aandoet. Waar de mensen van Philips ooit werkten aan revolutionaire producten, zoekt het nu van creativiteit en bourgondische gezelligheid. Een sfeervol eindpunt om nog even na te genieten van een relaxte rit, met een biertje in het Ketelhuis, een hapje in Radio Royaal of gewoon de benen gestrekt op het terras van een van de andere schitterende horecagelegenheden. Geniet ervan!

UITGELICHTE STOPPLEKKEN

Tilburgse Spoorzone



Opvallende aanwezig op het terrein van de Tilburgse Spoorzone is eetbar De Wagon. Hier zit je in of naast een treinstel uit 1930 en geniet je van creatieve gerechten. Ontsporen noemen ze het zelf, bijvoorbeeld door een boterham met ham, hazelnootboter, mosterddressing, appel en sla als lunchgerecht. Iets verderop nog een broodjeszaak voor de hongerige [...]

Ketelhuis



In 1916 bouwde Anton Philips op Strijp-S een glasfabriek om niet meer afhankelijk te zijn van toeleveranciers. Later volgden er meer fabrieken en het beroemde NatLab, het natuurkundig laboratorium waar talloze uitvindingen zijn gedaan. Nu is het een gebied waar werken, onderwijs, wonen en uitgaan samenkomen en cultuur de boventoon voert. Met de bijbehorende losse [...]

ROUTE DOWNLOADEN

• DIRECT.GPX

Selecteer apparaat

Selecteer apparaat
GPX 1.1 | Garmin, TomTom & Smartphone apps

Downloaden

[Direct .gpx downloaden](#)

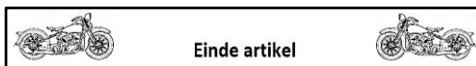
• MYROUTE-APP: [OPENEN MET MYROUTE-APP](#)



Bron:



Auteur: Mark Litjens

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)

LANDGEZANT ROUTE #5: NOORD-HOLLAND

Waar denk je aan bij de provincie Noord-Holland? Amsterdam, badplaatsen aan het strand, Volendam en Haarlem misschien. Dit drukke, volgebouwde gebied leent zich vast niet om lekker motor te rijden. Of toch wel?

Voor de rubriek 'landgezant' leiden enthousiaste ambassadeurs ons op de motor rond in hun regio. De landgezant laat daarbij – vol enthousiasme – zien waarom je in die regio zo geweldig kan motorrijden.

Daar denkt onze landgezant Rick Laurens (67) heel anders over: "Noord-Holland is geweldig op de motor. Er zijn ontelbare leuke, bochtige dijkweggetjes die langs schattige kleine dorpjes leiden waar de tijd soms stil lijkt te hebben gestaan. En als je zin hebt om ergens op een terrasje te zitten, hoef je eigenlijk nooit lang te zoeken. Ook in Noord-Holland heb je op veel plekken prachtige weidse uitzichten over de velden en over het water. Deze provincie heeft vele gezichten!"

Onderweg naar het beginpunt van de route, waar we Rick gaan ontmoeten, rijden we vanuit Amsterdam via de noordkant van het Noordzeekanaal door het industriegebied. Havens vol roestige tankers, loodsens, enorme bulten grondstoffen en stiekem een paar leuke bochten; van die lange 'sweepers' die je in een stoute bui best sneller dan honderd km/u zou willen nemen. Helaas staat het verkeer (en de wet...) dat op dit moment niet toe.

Overkant

Aangekomen bij de Buitenhuizerpont zien we een Honda Crossrunner staan. Voor we het weten zijn we in gesprek met de joviale eigenaar, een ras-Amsterdammer, die gezeten op het terras onder het genot van een kop koffie over het water tuurt.

Het blijkt Rick niet te zijn, die staat op ons te wachten aan de andere kant. Onze fout, sorry Rick. Al gauw meert de pont aan en zien we een prachtige, glimmende blauwe Harley-Davidson met zijspan de kade oprijden. Rick is gearriveerd. Na de kennismaking, een kop koffie en flink wat anekdotes over motorvakanties (van vooral de eigenaar van de Crossrunner) beginnen we aan de route.

Het is bijna vervreemdend om vlak na het drukke industriële verkeer onder de rook van Amsterdam, van het ene op het andere moment op een dijk te rijden met nul verkeer en aan beide kanten groene velden. Geen water dus. De verklaring daarvoor vinden we in de belangrijke ligging van dit gebied. Deze dijk en de naastgelegen forten en bunkers hebben een monumentale status. De stelling van Amsterdam, waartoe deze dijk behoort, is tussen 1880 en 1920 aangelegd om op strategische plekken de boel onder water te kunnen zetten, bijvoorbeeld in het geval van een oorlog.

Het is hier fantastisch



Er zijn uitdagende bochtencombinaties op de dijk en zeker het eerste gedeelte bestaat uit prima asfalt. Even verderop verandert de conditie van de wegen drastisch en moet de door enthousiasme aangewakkerde neiging om sportief te willen rijden echt een beetje in toom gehouden worden. Vooral nét voorbij het eerste deel van de route zijn er plaatselijk teerslangen, verzakte weggedeelten, grind en souvenirs die van de wielen of aanhangers van tractoren op de weg gevallen zijn. Ook in de bocht. Wees dus gewaarschuwd!

Het mag de pret niet drukken, want het leeuwendeel van de wegen is prima. Daarbij is het devies vandaag om naar het weelderige natuurschoon te kijken terwijl we rustig cruisen.

Hoewel Rick's machine genoeg koppel onderin heeft kun je niet veel anders achter een motor met zijspan.

De Haagse Rick, nu wonend in Haarlem, is ook precies het type relaxte persoon die rustig op een Harley rond kan tuffen terwijl hij geniet van alles wat motorrijden te bieden heeft. Voor hem hoeft er niet steeds op het scherp van de snede gereden te worden. Zo kan het dus ook!

Zijspan



Langs de zeedijk bij Assendelft stoppen we om een foto te nemen bij één van de bunkers waar ooit kruit lag opgeslagen. Daar vertelt Rick dat hij vroeger veel motoren heeft gehad: "maar na de laatste keer dat ik een glijder maakte, stonden mijn vrouw en mijn dochter met van die beteuterde gezichtjes naast mij aan het bed in het ziekenhuis. Toen dacht ik: 'dit moet ik maar niet meer doen.' Vanaf dat moment rijd ik alleen nog met zijspan. Daar glijd je een stuk minder gauw mee onderuit."

Toch is ook een zijspan niet altijd helemaal veilig: "Ooit was ik met mijn vrouw onderweg naar het 'Grüner Elefantentreffen', dat hartje winter nabij de Duits-Tsjechische grens wordt gehouden. Het is een jaarlijkse traditie die stamt uit 1956. Ik had toentertijd een mooie BMW

R 50 met Steib-zijspan. We reden over een modderige weg de heuvel op. Toen we door een flinke kuil in de weg reden, raakte de bodem van het zijspan de grond. Mijn vrouw had haar voeten tussen de dwarsbalk en de bodem van de kuip, die door de botsing met de kuil helemaal ingedeukt was. Hierdoor kwam ze klem te zitten. Het is gelukkig goed gekomen. Ook met mijn vrouw.”

Een dijk van een route



De route gaat noordoostwaarts verder langs kleine dorpjes met poppige huisjes in de oude Noord-Hollandse/Zaanse stijl. We zijn onderweg naar de waterlinie van het IJsselmeer en de West-Friese omringdijk. Een dijk van 126 kilometer lang die langs diverse plaatsen bovenin Noord-Holland van Enkhuizen naar Enkhuizen loopt. Onderweg daarnaartoe rijden we ook al voornamelijk op dijken en dat is fantastisch. Soms ritmisch meanderend langs mooie watertjes, dan weer scherp kronkelend dwars door de weiden heen. Met zo'n 60 km/u slingeren we door het gemoedelijke landschap dat gehuld is in een prachtige gloed die we te danken hebben aan één van de prachtigste nazomerdagen van dit jaar. Veel meer heb je niet

te wensen als motorrijder in Nederland. Of toch.. lunch!

Rick leidt ons naar wat aangeduid staat als 'het mooiste terras van N-H': een beeldentuin van de in 1994 overleden kunstenaar

Nic Jonk aan het water bij het dorpje Grootchermer. Omdat het een museum betreft wordt er entree gevraagd. De weduwe Jonk – die het museum bestiert – geeft aan dat ze voor ons best een boterham wilt smeren, maar dat er op het menu eigenlijk alleen de plaatselijke kruidkoek staat voor bij een kopje koffie. Aangezien we niet de tijd kunnen nemen om deze prachtige beeldhouwwerken te bekijken en toch best trek hebben, bedanken we vriendelijk en vervolgen we onze weg.



Anton Pieck

Niet veel later vinden we een restaurant in het dorpje De Rijk. Een plaatsje dat op een paar plekken doet denken aan een romantische prent van Anton Pieck. We genieten van een uitsmijter en een salade en voelen ons jong. Dat komt mede omdat de gemiddelde bezoeker die hier is neergestreken na een tochtje met de elektrische fiets, reeds de pensioengerechtigde leeftijd heeft bereikt.

Rick is sinds kort pas pensionado: "Ik heb het grootste gedeelte van mijn leven in de zorg gewerkt. We hadden een leuke traditie bij het thuis voor verstandelijk gehandicapten waar ik werkte. Ieder jaar organiseerden we een rit met motoren met zijspan voor de bewoners. De kinderen mochten dan een korte toertocht meerijden in een zijspan. De meesten hadden dan de dag van hun leven en een paar vonden het een beetje eng. Met die laatste groep kinderen reden we dan langzaam rondjes over het terrein rond het gebouw." De traditie bestaat nog steeds. In 2022 vind het weer plaats op 21 en 22 mei. Zijspanbezitters die een keer mee willen doen kunnen contact opnemen met de organisatie.

Zuiderzee

Even verderop rijden we bij het plaatsje Hoorn langs het IJsselmeer over de dijk, welke onderdeel is van de West-Friese omringdijk. In één woord: prachtig. Het wegdek en de bochten zijn op de meeste plekken subliem.



Op een zonnige dag als deze zie je langs het water wat recreatie op de strandjes. Aan de andere kant passeer je de mooiste dijkhuizen of natuurgebieden waar vogels van divers pluimage welig tieren. Niet zo heel lang geleden was deze grote plas nog zee.

Dit is een walhalla voor motorrijders, gewoon in ons eigen kikkerlandje! Helaas is dit deel van de dijk in het weekend niet toegankelijk voor motoren. We rijden vanaf Medemblik door naar het noordwesten om daar, via Callantsoog, langs de Noordzeekust weer richting het zuiden te

zakken. De natuur is hier anders dan aan de oostkust van Noord-Holland. Er zijn mooie duinlandschappen, getooid met voornamelijk naaldbomen en hoge grasachtige gewassen.



De beleving van deze zwoele nazomeravond is compleet als de geur van de zee zich in onze helmen aandringt. De zon gaat al richting de horizon waardoor – op deze uitzonderlijk mooie dag – de hele omgeving baadt in een gouden, Fellini-achtig licht. Er zijn tal van badplaatsen langs dit deel van de route waar je je motor onderaan de duinen kan parkeren. Na een korte wandeling kun je dan ergens aan het strand op een terras gaan zitten.

Ook op dit gedeelte van de route kronkelen de wegen naar hartenlust. Hoe verleidelijk het voor sommigen ook is: hier (te) sportief rijden valt af te raden. Los van veel actieve controles heb je hier wat meer verkeer en loslopende recreanten. Onze 'rij-modi' staan al de hele dag ingesteld op 'zen'. Een aanrader. Je hebt letterlijk meer oog voor de omgeving en dat verdient dit gebied absoluut!

De beleving van deze zwoele nazomeravond is compleet als de geur van de zee zich in onze helmen aandringt. De zon gaat al richting de horizon waardoor – op deze uitzonderlijk mooie dag – de hele omgeving baadt in een gouden, Fellini-achtig licht. Er zijn tal van badplaatsen langs dit deel van de route waar je je motor onderaan de duinen kan parkeren. Na een korte wandeling kun je dan ergens aan het strand op een terras gaan zitten.



Ook op dit gedeelte van de route kronkelen de wegen naar hartenlust. Hoe verleidelijk het voor sommigen ook is: hier (te) sportief rijden valt af te raden. Los van veel actieve controles heb je hier wat meer verkeer en loslopende recreanten. Onze 'rij-modi' staan al de hele dag ingesteld op 'zen'. Een aanrader. Je hebt letterlijk meer oog voor de omgeving en dat verdient dit gebied absoluut!

Beoordeling



Op de bonnefooi door deze provincie rijden zal niet overal het meeste motorplezier opleveren. Maar als je de heerlijke (en ook rustige) routes weet te vinden, zijn er hier ontelbare mogelijkheden om te rijden. Dijken te over, schilderachtige dorpjes en uitzichten om in te lijsten. Daarnaast vind je zelfs hier veel uitdagend bochtenwerk, hoewel dat niet overal garant staat voor zorgeloos sportief rijden. Eet- en drinkgelegenheden zijn over de hele route binnen een paar kilometer te vinden. Aan jou de keuze om dat in een dorpje, een grote stad of aan het strand te zoeken. Rick, bedankt voor deze geweldige dag en de mooie route!

Voor de beoordeling van deze route – en daarmee voor deze provincie – geven we de volgende cijfers:

- Kwaliteit van de wegen: **7,5**
- Bochtigheid: **8,5**
- Verkeersdichtheid (in ons geval de afwezigheid van ander verkeer): **7,5**
- Natuur/mooie uitzichten: **8,5**
- Diversiteit van het landschap: **8,5**
- Leuke plekken voor een versnapering: **8,5**

'Weapon of choice' voor deze route is een leuke moderne klassieker zoals bijvoorbeeld een Triumph Bonneville T100 of T120. Met een dergelijke machine zou je op deze route goed uit de voeten kunnen. De gemiddelde maximum snelheid ligt laag en er valt veel te sturen, maar vooral te kijken.

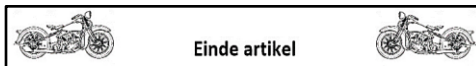
Geïnspireerd geraakt en zin om ook deze route door de Noord-Holland te rijden? Download de route: [Landgezant Noord-Holland!](#)

Bron:



Auteur: Bas van der Wal

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



KRONKELEN LANGS HET UTRECHTSE WATER

Lengte rit: 150 KM

Startpunt route: Abcoude

Als ik zou moeten gokken, dan denk ik dat we zo'n 70-80% van de route langs het water hebben gereden. De ene kilometer is het wat zichtbaarder dan bij de ander, maar het water ligt er echt naast. Met ruim 150 kilometer hoef je je in ieder geval niet te vervelen. Ondanks dat het maar plat is, zijn deze polders en weilanden toch wel erg fraai. En wellicht stuur ik je naar plekken waarvan je niet wist dat je daar kon komen.

- Weinig stoplichten en flitspalen
- Veel gezellige terrasjes onderweg te vinden
- Alle soorten polders en weilanden
- Veel kronkelen langs het water, waaronder de Amstel
- Route gemakkelijk in te korten door een pontje te pakken

Minpunten:

- In het weekend en mooi weer kan het wat krap/druk zijn op de kronkelwegen
- Veel wielrenners rondom de Amstel
- Je rijdt langs "hooikoorts-gevoelige" stukjes landschap

Als ik zou moeten gokken, dan denk ik dat we zo'n 70-80% van de route langs het water hebben gereden. De ene kilometer is het wat zichtbaarder dan bij de ander, maar het water ligt er echt naast. Met ruim 150 kilometer hoef je je in ieder geval niet te vervelen. Ondanks dat het maar plat is, zijn deze polders en weilanden toch wel erg fraai. En wellicht stuur ik je naar plekken waarvan je niet wist dat je daar kon komen.

Prachtige huizen met ophaalbruggen

We starten in Abcoude, “het mooiste dorp in Utrecht onder de rook van Amsterdam” zoals zij zelf zeggen. bron: abcoude.nl. Voor zowel provincie Noord-Holland en Utrecht makkelijk aan te rijden via de A2. Even snel door het centrum(pje) waar je tevens al heel gezellig kunt lunchen of borrelen op de hoek bij De Eendracht mocht je nog niet gegeten hebben. Anders rijd je gewoon lekker door! We starten bijna gelijk aan het water. Links en rechts prachtige huizen met zelfs enkele ophaalbruggen.

In Loenersloot duiken we de eerste polder in. Helaas staat het groen erg hoog, water zien we niet, maar de molen steekt er nog steeds bovenuit in de verte. Na dit eerste stuk gaan we via het Amsterdam-Rijnkanaal (ernaast, op de weg, niet erin) naar de volgende polder. De wegen volgen het water en zo rol je van het ene het andere dorpje in.



Bij de Hoef begint het te kronkelen, en bij ons te kriebelen. Dit zijn zulke leuke weggetjes. Je moet alleen geen haast hebben, maar daar is de omgeving ook te mooi voor. “Slechts” 30 rijden is hier geen straf, kan je gelijk genieten van het uitzicht en oppassen voor medeweggebruikers. Overal zijn borden langs de kant geplaatst door bewoners met “Laat onze rust met rust” – welke zijn gericht op motorrijders en ik zeker wel kan plaatsnemen. Zelf rijd ik hier vaker en helaas kom ik echt idioten tegen die denken op het circuit te rijden en zigzaggen tussen de fietsers en lopers door. In het weekend mét mooi weer vermijd ik deze route dan ook.

WIJ HEBBEN HONGER!

Via Amstelhoek, Nessersluis en Waver komen we bij de Voetangelweg uit. Voordat we een klein ophaalbruggetje passeren staat daar een uitnodigend tafeltje in de zon op ons te wachten: WIJ HEBBEN HONGER! Bij Restaurant de Voetangel parkeren we de motor aan de overkant van de weg, mooi uitzicht wel. Bootjes varen langs, vissers hebben hun hengels uit en talloze fietsers fietsen voorbij terwijl wij genieten van onze kroketten op brood. Zijn wij de enige met zo’n vaste hap tijdens een tourtje of is dat standaard bij vele motorrijders?

De honger is gestild, de benen hebben we even kunnen strekken en we starten de motoren. Terwijl bijna het hele terras opkijkt van onze pruttelende Termi en QD rijden we weg. Nu rijden we aan de andere kant van hetzelfde stukje Waver water weer terug. We zien bordjes met DE AMSTEL voorbijkomen, wat maar één ding kan betekenen: meer water! Maar ook weer lekker verder kronkelen met her en der wat verkeer langs ons heen. Ook hier is op je gemakje rijden zo lekker. Als we de Amstel zijn overgestoken, ga je gelijk linksaf naar beneden.

Hier vind je heerlijke terrasjes in de zon en aan het water, Ijsje aan de Amstel en een Loetje voor de liefhebber. En ja, ook hier rijd je aan beide kanten van het water, maar het is toch net even anders. Wanneer we in Uithoorn het laatste stukje van de Wilhelminakade rijden staan er veel terrasjes opgezet. Je hoeft in ieder geval niet te verhongeren en uit te drogen op deze route! Er is keuze genoeg, zie ook de opsomming onder aan het artikel.

Zwaar geschut

Even verderop zien we de Tolhuissluis waar op dat moment enkele boten doorheen komen. Leuk om eventjes bij te kijken en als je dorstig bent even wat drinken halen bij Theetuin (H)eerlijk! aan de overkant van de weg. Er rijdt behoorlijk wat zwaar geschut over die kleine weggetjes en niet even later staan wij dan ook stil op een smal bruggetje waar een aantal vrachtwagens zich langs moeten persen. Dan maar even stoppen voor een foto.



Op de route heb je wellicht al gezien dat we ook door De Meije rijden. Dit is best een heel leuk bekend stuk voor motorrijders in die omgeving, maar het is (helaas) in combinatie met het woord motoren ook erg negatief in het nieuws geweest. Gelukkig merken we amper iets van de negativiteit en worden we gewoon begroet door automobilisten en bewoners.



Let op: In het weekend kan de Meije afgesloten zijn voor gemotoriseerde verkeer. Sla na Aarlanderveen op het eind bij de T-splitsing linksaf de Achttienkavels op en hierna rechtsaf de Zuideinde op. Blijf op deze weg rechts aanhouden zodat je langs de Nieuwkoopse Plassen blijft rijden en pak in Noorden de route weer verder op.

Op ons dooie gemak kronkelen wij verder over de vele bruggetjes en smalle weggetjes die ons terugbrengen naar Abcoude. Vanaf hier rijden wij binnendoor terug naar huis in de buurt van Schiphol, waar we nog even worden opgehouden door een brug. Tja, het is tenslotte druk op het water. Maar wat was het een relaxte route! Volgende keer gaan we wel weer voor snelheid.

Lekker eten en drinken bij:

- Café Restaurant de Eendracht – Hoogstraat 37, 1391 BR Abcoude
- Restaurant De Voetangel – Rondehoep Oost 3, 1191 KA Ouderkerk aan de Amstel
- Loetje aan de Amstel – Amstelzijde 37, 1184 TX Amstelveen
- Ijsje aan de Amstel – Amstelzijde 47, 1184 TZ Amstelveen
- Drinken & Zo – Wilhelminakade 5, 1421 AB Uithoorn
- Café de Gevel – Wilhelminakade 3, 1421 AB Uithoorn
- Theetuin [H]eerlijk! – Jaagpad 33, 1424 PV De Kwakel
- Onderweg genoeg andere keuzes

UITGELICHTE STOPPLEKKEN

Loetje aan de Amstel



Loetje aan de Amstel is gevestigd in een prachtig, authentiek pand aan de mooie Amstelzijde in Amstelveen. Dit is het gezelligste straatje van het dorp, pal langs de Amstel, met diverse eetgelegenheden. Loetje is, door de vele ramen, licht en ruim. Blikvanger is de grote houten bar, waar tevens aan gegeten kan worden. Om de bar heen bevindt [...]

Ijsje aan de Amstel



Op een unieke locatie in een rijksmonumentaal pandje aan de Amstelzijde te Ouderkerk aan de Amstel vind je Ijsje aan de Amste, Op mooie zomerdagen is het hier heerlijk vertoeven aan het water. Wij zijn goed bereikbaar met de motor. Een prachtige locatie aan de Amstel waar je even kunt genieten van heerlijke ambachtelijke ijs. [...]

ROUTE DOWNLOADEN:

Direct: [Direct .gpx downloaden](#)

Via MYROUTE-APP: [OPENEN MET MYROUTE-APP](#)

Bron:



Auteur: Leonoor Fischer

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





YCC-FAMILIELEDEN AAN HET WOORD.....

TERUGBLIK OP AGM 2024 YCCUK



8 FEBRUARI

BDVSC - YCCB
Lucske



Wat vooraf ging

Donderdag late namiddag was ik er klaar voor, Carine voerde me naar Wilsele en vandaaruit zouden wij naar Heerhugowaard rijden. Maar eerst "Frut begot".

Onderweg wat over koetjes en kalfjes gebabbeld, of was het over moto's en brommers? 's Avonds bij Willy nog een flesje bier terwijl we over wijzigingen binnen YCCNL praten en over Hun nationale rally waarvan de flyer net klaar was.

Vrijdagochtend ontbijt, niet te vroeg want onze vlucht vertrok toch maar rond de middag. Nu snap ik waarom Easy-Jet zo goedkoop is: we konden geen verdere uithoek van Schiphol vinden dan waar we moesten inchecken. En de A319 airbus leek wel eentje van begin jaren '60. Al bij al toch een voorspoedige vlucht want 40 minuten naar opstijgen begon hij al terug gaan te dalen. We waren zelfs zo vroeg dat we nog 10 minuten moesten wachten voordat onze chauffeurs ter plaatse waren. Heavy traffic kregen we te horen aan de telefoon. De rit naar Letchworth ging nochtans redelijk vlot. Daar aangekomen eerst inchecken, onze tas naar de kamer en dan gaan kennis maken met iedereen. Het bier kwam tamelijk snel tempo onze richting uit, kans om zelf eentje te bestellen hadden we niet echt



vrijdag avond. En er kwam regelmatig ook nog iets sterker op tafel. Tussendoor ook nog gegeten; wel lekker maar je kon jezelf er niet dik van eten. Net voldoende zullen we maar zeggen. Rond 2u eindelijk gaan slapen en rond half 9 weer wakker. Ontbijt ... het typisch complete Engelse dan. Nu moest je geen moeite doen om zoveel te eten dat je het eerste uur niet van stoel kwam. Na ontbijt effe buiten wat rond waggelen zodat alles uitzakte. Iets voor de middag de stad ingetrokken, Peter zijn auto gaan voltanken en dan een lokale supermarkt binnen om één van de lekkere ciders te gaan kopen voor thuis (lees Landgraaf). Meteen ook wat chips voor 's avonds en iets voor 's middags.

YCC UK AGM Agenda

<p><u>YCC United Kingdom</u></p> <p><u>AGM Agenda</u></p> <p>Date: 03/02/2024</p> <p>Location: Mercure Letchworth Hall Hotel, Herts</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Introduction & Welcome – Roger 2) Membership & Renewals– Jenna 3) Merchandise & Insignia – Jenna 4) Events including Belgium 2024 & Int. Rally, Doncaster 2024 – Kev 5) 5 Year Birthday Party 24-26 May in Bedfordshire – Roger/Kev 6) YCC UK Event – Italy – Kev/Joy 7) YCC Spain Rally 2024 – Roger 8) Copdock 2024 – Sept 1st – Roger 9) International Rally – Sweden 2025 – Kevin 10) YCC-UK Rally 11-13th July 2025 – Roger 11) 2024/5 Event Ideas/Suggestions – Kev (see Dave Mell) 12) AGM date & venue for 2025 - Roger 	
--	--

Roger heet ons allemaal welkom en laat weten dat hij zeer tevreden is met een geweldige opkomst.

- 1) Jenna vermeldt de nieuwe leden: afgelopen jaar zijn er +/- 15 nieuwe bij gekomen.
- 2) Jenna laat een paar nieuwe items zien die vanaf nu te verkrijgen zijn.
- 3) Kevin geeft een opsomming en uiteenzetting van evenementen waar YCC UK dit jaar aan deel neemt:

International Rally Doncaster 2024

- YCC UK had zijn hulp aangeboden bij VSOC, doch deze heeft vriendelijk bedankt
- Er was al tijdens presidentsmeetings vooraf gevraagd om een all-in prijs (excl. drank) te maken. Dit is helaas niet gebeurd, VSOC houdt vast aan zijn reguliere 'ticket-price'.
- Huurtenten zijn schandalig duur. Dit had anders opgelost kunnen worden, bvb met reserve tenten van leden.

National Rally Belgium 2024

Er zijn reeds afspraken gemaakt om de oversteek te maken. Sommigen komen via de trein Folkstone-Calais.

Sommigen via ferry Dover Calais, anderen dan weer via ferry Hull Hoek/Holland. De meesten hebben hier al voor geboekt.

- Zandvliet gaat zoals vanouds weer een gezellig feest worden.

- 4) Omdat YCC UK dit jaar 5 jaar bestaat, gaan ze dit vieren. Dit gaat door in een leuke pub in Bedfordshire. Achter de pub staan een paar 'shelters' waar oa een band komt optreden en waar drank kan geserveerd worden na openingstijden van de pub. Helemaal achteraan in een grasveld waar iedereen zijn tent kan opzetten.
- 5) Doordat de internationale dit jaar in de UK doorgaat, wordt er geen trip in land van rally georganiseerd. Ter compensatie is er een trip geregeld naar en in Italië. Kevin geeft hierover een korte samenvatting over reeds gereserveerde hotels en bezoeken
- 6) Roger geeft wat uitleg bij de Rally in Spanje. Dit jaar is het niet ver van Cantabrië waar je naartoe kan via de ferry. Veel details zijn er nog niet over de rally. Wel is er geweten dat het plaats vind op een open terrein waar ook andere toeristen kunnen binnen/over lopen. Er zou mogelijkheid zijn om in een hotel te slapen op een 10 à 15 tal km.
- 7) Copdock is een heel groot evenement, of bikeshow, vergelijkbaar met de BigTwin Bike show in Nederland maar dan vele malen groter, in de buurt van Ipswich. Ondanks hun succes houden de organisatoren het op 1 dag, ook al vraagt iedereen om er een meerdaags evenement van te maken. Zoals vele andere merkenverenigingen, heeft ook YCC UK er hun eigen stand. Roger vraagt of leden zijn die andere motoren dan de Raider willen mee brengen om op hun stand te zetten; met name Virago, DragStar en Wildstar.



- 8) Volgend jaar gaat de Internationale rally door in Zweden, Niet ver van Malmö. De Engelsen gaan eerst via het clubhuis van Janel waar ze overnachten, dag erna rijden ze naar de ferry Helsingør – Helsingborg. Na de rally wil Kevin door reizen naar Stockholm en daar een aantal dagen verblijven.
- 9) Het is zover, YCC UK gaat in 2025 hun eerste rally organiseren. Deze gaat doorgaan van 11 tot 13 juli op het rugby veld van Biggleswade, tussen Baldock en Bedford. Mooi terrein achter de kantine die bovenop de kleedkamers, douches, technische ruimtes gebouwd is. Er is ook akkoord met een hotel op 4 km afstand; deze houden hun gehele accommodatie vrij voor YCC UK. Roger en Kevin zijn nog aan het uitzoeken of ze ergens een minibus kunnen versieren om een (gratis) shuttle aan te bieden tussen het rally-domein en het hotel.
- 10) Rondvraag door Kevin of er leden zijn die iets interessants op de agenda willen. Dave Mell vertelt over Alan Green (Big Al) die onlangs overleden is. Blijkbaar zou deze een volle loods onderdelen van vooral Wildstar achter laten. Dave zoekt mensen die dit willen overkopen zodat de opbrengst naar Paula en familie terug gaat.
- 11) De AGM 2025 zal heel waarschijnlijk in een ander hotel doorgaan ergens in deze buurt (Letchworth). Exacte datum is nog niet bekend.

Na de vergadering maken een 26 tal waaronder ook wij zich klaar om in Letchworth bij de chinees ons buikje te gaan vullen. 2 uur eten zoveel je wil/kan en drank erbij kost ons 25 £. Is wel duur geworden, hoor je die Engelsen dan zeggen. Na het eten terug naar het hotel waar er in groepjes samen gezeten wordt. En waar mening idee over tafel rolt om te horen wat de anderen hun gedacht hierover is. En er rolde nog iets over tafel ... veel bier en sterke drank. Sommigen gingen vroeger (middernacht) slapen, de laatste trokken het tot half 3, waarvan ik getuige.

Zondag ochtend 8u45, wekker gaat over, kamergenoot Han is al weg. Die zal honger gehad hebben. Nog maar eens een full-English-breakfast en dan inpakken en uitchecken. We vertrekken als laatste omdat onze vlucht pas na 15u is, dus tijd zat. Onderweg rijden we even langs Biggleswade, naar het terrein kijken waar volgend jaar de YCC-rally door gaat. En daarna nog even langs Kevin, want die woont hier ook in de buurt. Kevin was met Lucky en Willy iets eerder vertrokken dan wij. Nog een koffie en dan door naar Stansted, inchecken en wachten op de vlieger.

Vanaf Schiphol even noordwaarts de andere medereizigers afzetten en dan door naar Scherpenheuvel en Wilsele ... iets voor middernacht thuis. Nog wat eten, ondertussen verhaal doen tegen het vrouwtje en daarna naar bed.

Was een leuk weekend weer; en een leuk weerzien van bekende gezichten van de YCC-familia.

Bron: YCC BELGIUM

Auteur: Luc van Meerbeek

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



JAARVERGADERING EN NIEUW(MOTOR)JAAR

Het nieuwe concept van de nieuwjaarsreceptie en de YCCNL jaarvergadering die bij elkaar zijn gevoegd; een logische stap. Het nieuwe jaar werd bij mij hiermee gevoelsmatig het nieuwe motorjaar van de vereniging, immers iemand een goed nieuwjaar wensen dat doe je niet meer in februari. Eigenlijk mag iedereen mij het gehele jaar door wel het beste wensen. Het motorseizoen kent daarmee wat mij betreft een nieuw startmoment naast de motorbeurs van het Noorden, de Utrechtse Motorbeurs en het YCCNL SOS weekend.

Persoonlijk vond ik de meeting een succes vanwege de oude bekenden die ik tijden niet bij een nieuwjaarsreceptie en/of jaarvergadering heb gezien en generiek gesproken de grote opkomst van de leden deze keer. Ook leuk dat nieuwe leden aanwezig waren. Nader kennismaken komt nog wel. Goh, wat kan een mens veranderen ook in de loop der tijden. Enfin, dat zal over mij ook wel zo gedacht zijn. Alles niet ten nadele bedoeld hoor!!



Het was een goede jaarvergadering in een nieuwe omgeving. De opstelling was als het hoort, een bestuurtafel en stoelen in opstelling er vóór, voor de leden en begunstigers. Michel "zat er goed in" voor zijn eerste keer als YCCNL voorzitter. Petje af voor het gehele bestuur overigens, ieder heeft zijn bijdrage geleverd aan het resultaat dat neergelegd werd zoals een goed gevulde evenementenagenda en een gezonde financiële status van de YCCNL.



Tja, het natje en droogje was ook op deze locatie door de uitbater goed georganiseerd en volgens mij hadden de leden het ook naar hun zin. Vele gesprekken, binnen en buiten vonden plaats vóór en na de vergadering. Inhoudelijk is het wachten op het verslag van de



vergadering, ik ga hier niet het gras voor de voeten van de secretaris wegmaaien. Voor mijzelf zal ik in ieder geval zien dat ik meer bij de clubevenementen zal zijn dan het afgelopen jaar.

Te beginnen bij de toerit van het SOS weekend, als het weer het toelaat. T'is even een eindje tuffen naar Friesland, maar motorvlees



moet weer even gekweekt worden. Dan volgen natuurlijk de ritjes van onze road captain en deze keer wil ik ook naar de internationale in Engeland gaan. De accountant thuis heb ik voorzichtig geïnformeerd over de reiskosten die naar Engeland varen met zich meebrengen, maar dat gaat wel goed komen. High Chaparral in Luxemburg was in 2022 voor mij ook een goede ervaring, dus daar wil ik, als het weer goed genoeg is, ook wel weer naar toe.



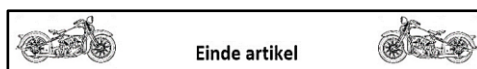
Hm, naast de evenementen van de Royal Enfield Club Nederland (RECN) en de 3 Facebook groepen voor Fiat 500/Abarth 500 eigenaren waar we ook aan mee willen doen hebben we ook nog 2 kleinkinderen . . . de agenda gaat het druk krijgen realiseer ik mij. Even de agenda gecheckt, oops de kleinkids komen logeren gedurende het SOS weekend . . . hm, de toerit op zaterdag moet dan toch wel kunnen, verwacht ik. We gaan het zien.

Groetjes,



Auteur: Ton van de Coevering

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ALGEMENE LEDEN VERGADERING/NIEUWJAARSRECEPTIE 2024

Nou, die is vandaag geweest. Voor mij begon die eigenlijk zaterdagavond en dat zal ik uitleggen. Zaterdag was het weer in Zaltbommel allervriendelijkst. Dit tot grote vreugde van het carnavalspubliek dat met de optocht meeliep. Ieder jaar komt die weer bij mij door de straat en dat gaat op zijn dorps. Om stipt 13.11u klonk het vertreksein. Dat betekent dan dat de eerste kar van start gaat, de rest wacht even en dan start de tweede. Op die manier wordt er tussen de wagens nogal ruimte ingebouwd en zo komt het dat een bescheiden optocht, van een bescheiden dorp, toch per adres zo'n uurtje of zo wat vertier brengt. Maar carnaval heeft niks te maken met de jaarvergadering hoor.

Het weer daarentegen weer wel. Want het was zulk lekker weer dat ik het plan opvatte om per motor naar die vergadering te gaan. Ik kwam onmiddellijk in actie. Ik rolde de motor uit de container om te kijken of die wou starten (natuurlijk wel) of de banden een spanningscheck nodig hadden (misschien toch maar even doen) en dan de tank weer eens vullen. Helmpje op en rijden naar het tankstation. De tank was zo vol, vijf liter 98 en het was gepiept. Meteen maar de dagteller Op 0 zetten. Dat ging gewoon en ik zag die 0 ook nog eens in het schermje verschijnen. Logisch toch, zult u denken, maar vóór mijn staaroperatie was dat al heel lang niet meer het geval. Nu waren de cijfertjes weer heel duidelijk. Ik moet dan toch wel 'stekeblind' zijn geweest. En met die ogen ben ik heen en weer geweest naar Engeland. Gevaarlijk gewoon! Maar ja, staar ontwikkelt zich langzaam, alleen op den duur gaat het echt sneller. In het donker rijden kon niet, want dan zag ik helemaal niks. En die slecht leesbare wijzerplaatjes irriteerde me dusdanig dat ik een keer langs de motorzaak in Made ben gereden om te vragen of ze ook andere metertjes hadden. 'Mijn' monteur liep even mee naar buiten om het te bekijken. Hij keek op het schermje en toen weer naar mij en sprak de gedenkwaardige woorden "is prima leesbaar hoor, niks mis mee". Mijn bril opzetten maakte niks uit. Toen viel eindelijk het muntje. Het ligt aan mij, nou ja, aan mijn ogen. Ontgoocheld heb ik de motor teruggereden naar haar slaapplek, aan de druppellader gehangen met de mededeling "zo, en hier blijf je staan totdat het weer kan".

Wat een inleiding hè? Maar dat was even nodig om mijn opwinding te verklaren m.b.t. de eerste motorrit van dit jaar! Mijn schoonzoon zag me terugkomen bij de container en hij sprak over het weer dat morgen anders zou zijn. Geen zon en meer regen. Dat was wel even een dompertje en op weg naar huis nam ik me voor dat uitvoerig te checken op de computer. En ja hoor, daar ging mijn planning. Het zou de hele nacht regenen (lekker belangrijk) en dan ook nog in de ochtend. Pas om een uur of 10 zou het droog worden en in de middag zou het om 4 uur weer gaan druppelen. Maar ik gaf me nog niet gewonnen. Ik zou om kwart over negen willen vertrekken en ik nam me voor om dan eerst te checken of deze berichten in mijn voordeel zouden veranderen, want anders zou het de auto moeten worden. Kijk, ik ben niet bang voor een paar druppels, maar ergens heen gaan en daar aankomen met natte spullen is vervelend. Terug naar huis boeit me niet.

Achteraf heeft 'de Bilt' me mooi belazerd. Toen ik vertrok had ik nog de restanten van een lichte miezer op de voorruit, maar eenmaal op de A2 was het na een minuut of tien alweer droog en dat is zo gebeven, en nu ik thuis ben (het is nu half vijf) is er nog geen druppel gevallen! (zucht). Het deed me daarentegen wel deugd om te zien dat er maar 1 morrijder op de motor was en dat was Hans op zijn blauwe 1900.



De nieuwe locatie (Graaf Floris V weg 32a te Hollandse Rading) was voorzien van een behoorlijke parkeerplaats en een mooi zaaltje. Als je binnenkwam was er een zaal met een bar met rechts ruimte voor tafels en stoelen. Tegenover de bar stond tegen de muur een lang tafel die onmiskenbaar bedoeld was om 'lopende' buffetten te organiseren.

U snapt neem ik aan dat in dat geval het buffet gewoon blijft staan en de gebruikers het lopen voor hun rekening nemen. Aan de linker kant hadden we uitzicht op het vergadergedeelte waar in bioscoopopstelling stoelen waren klaargezet met uitzicht op de bestuurstafel.



Prima gelegenheid dus. Voor de binnenkomers was er koffie of thee en indien gewenst een appelpunt met eventueel een torentje slagroom. Lekker hoor. En als je iedereen weer voor het eerst van het jaar ziet is er gespreksstof genoeg.

Voordat je het weet is het dan tijd om de vergadering te starten en werden de leden verzocht hun plaatsen in te nemen. Goh, er stonden stoelen genoeg, maar zo'n volle zaal als nu kan ik me niet herinneren. Er waren ruim meer dan 40 leden! Om ietsje na half elf nam de vergadering een aanvang. De (voorlopige) agenda vermeldde achtereenvolgens: Opening (zo gebeurd) en dan vaststellen van definitieve agenda. Geen op- of aanmerkingen, dus de agenda veranderde van 'voorlopig' in 'definitief'. Ingekomen stukken waren er niet, maar het jaaroverzicht 2023 nam iets meer tijd in beslag. Vervolgens werden de notulen behandeld (geen aanmerkingen) en Ronnie lichtte het financieel verslag toe. Ondanks een computercrash was ze er toch goed uitgekomen. De kascommissie was ook zeer tevreden en zo kreeg de penningmeester decharge. De benoeming van een nieuwe kascommissie

was ook zo gepiept.

Dan de bestuursleden. Ferry had zich gemeld als belangstellende voor het vicevoorzitterschap, het huidige bestuur stond daar achter en presenteerde hem als kandidaat van het bestuur. Verder kwam er niets dus dat was snel beklonken en Ferry kon meteen aanschuiven aan de bestuurstafel.

De scheidende vicevoorzitter had het druk genoeg met de evenementen, de clubwinkel, badges en pins, het (be)zoeken van kampeermogelijkheden voor weekends en het meewerken dan wel organiseren van af- en aanreizen.

De penningmeester wilde nog wel een jaartje en verder bood niemand zich aan, dus zo gepiept. Verder had het bestuur Thierry als secretaris in de aanbieding en zonder andere kandidaten was ook dat weer klaar. Stoeltje erbij en ook hij schoof aan. We vlogen gewoon door de hele agenda heen.

Met enige uitleg werd ook de verhoging van de contributie voorgesteld. De laatste was geweest in 2006 en sinds die tijd is er van alles duurder geworden. Door zuinig beleid hebben we dat kunnen volhouden, maar sinds de inflatie binnen is gedenderd wordt het moeilijk. Het voorstel om de contributie te verhogen met €5 per jaar. Dat wordt dan €40 voor leden en €35 voor begunstigers. Dat gaat dan in per 1 januari 2025!

De RoadCaptain deed ook zijn jaarverslag, de laatste wijzigingen in het Huishoudelijk Reglement werden ook aanvaard. Na een snelle rondvraag waren we klaar in iets meer dan een half uurtje. Hoe groter de groep, hoe vlotter het vergaderen gaat.



Nou, we konden even de benen strekken. Er werden wat stoelen versleept naar het tafeltjes-gedeelte, de tafel voor het lopend werd langzaam vol gezet met bordjes, bestek, van alles te drinken, er werden al glaasjes ingeschonken met (alcoholvrije) bubbels en de rokers trokken even naar buiten. Een luide opmerking over beste wensen en zo deed iedereen het glas heffen en in het geroezemoes wat daarna volgde werden de voorbereidingen voor de lunch voltooid.



En toen ook dat weer klaar was ontstond er een rij bij het buffet. De bestelde soep werd aan je tafel geserveerd, eten en drinken kon je zelf regelen en het duurde niet lang of iedereen had een plaatsje gevonden. Het was reuze gezellig, zo gezellig dat ik er last van kreeg. Eigenlijk alleen maar van het geluidsniveau. Daar kon niemand verder wat aan doen; in deze ruimte galmde het alle kanten op. De meeste mensen hebben daar geen last van, maar ik dus wel. Dus naar buiten waar de rokers hun verhaal deden. Dat ging veel beter, maar dat werd toch fris als je niet eerst je jas aan trekt. En ja, als die dan eenmaal aan hebt is het makkelijker om afscheid te nemen. Jongens (en meisjes) de kop is er af, op naar de Snertrit en de S.O.S. en kort daarna het Belgenweekend. Doe mij nog maar zo'n droge zonnige zomer.

Regen kan tijdens de nachten en (waarschijnlijk) in het najaar. Er is dan wel klimaatverandering, maar het wordt daardoor ook een stuk voorspelbaarder. Eerst de motorzaak eens naar mijn voorrem laten kijken, want die is mij te zompig. Remmen is iets anders dan vertragen. Verder is alles goed. Misschien nog eens een ander (iets ruimer) tentje aanschaffen en dan komt het goed.



Deze locatie is voor bijeenkomsten voor ons een veel betere als de vorige. Daar deed men ook zijn best hoor en de verzorging was prima. Maar dit pand had meer mogelijkheden, ook voor parkeren. Ik hoop dat we dit vaker kunnen gebruiken.



Auteur: Ton Trommelen

Foto's: Janet Mans

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



SNERTRIT 24 MAART 2024

Dat het die dag de slechtste dag van de week zou zijn was al bekend, maar niets is zo veranderlijk als het weer, dus even de ochtend afwachten en dan de weersvoorspellingen lezen. Zowel op de telefoon als op de computer, want die geven je vanuit een verschillende software een verschillend inzicht. Het gaat weliswaar over hetzelfde weer, maar het ene grafiekje is het andere niet. Nou ja, het zat zo'n beetje tegen de rand van storm aan (bij vlagen zo'n windkracht zeven) en wat de neerslag betreft, niks geen hagel en/of onweer, maar wel regen. Niet constant, maar periodes van droogte werden afgewisseld met óf een flinke hoos, óf een gestage druppel. Is dit slecht weer?

Ja, goed weer is echt anders. Moeten we daarom dan maar met de auto? Ja kom nou, met de nieuwjaarsreceptie viel het achteraf ook erg mee. Dat kan nu toch ook gebeuren? Hup, we gaan op de motor! IJs en weder dienende heet dat toch? We kunnen Jaap niet weer de rit in zijn eentje laten rijden toch? En dat was dus het plan. De motor stond al afgetankt. Om half elf ging ik hem halen uit de container. Het was droog. De motor naar buiten en vanwege de temperatuur maar alvast de regenbroek aangetrokken. Helemaal droog zouden we het wel niet houden. De straten zijn al nat, dus alleen van opspattend vuil kun je al behoorlijk smerig worden.



Dat klopte in ieder geval al. Het eerste stuk over A2 had ik wind tegen en dat is eigenlijk de handigste situatie, want een rukwind heeft geen invloed op de wegligging. De motor vond het maar niks. Toen we rechtsaf de A27 opdraaiden kreeg hij het meer naar zijn zin, maar ook het druppelen begon toen. Dan maar even ergens stoppen om ook het regenjack aan te trekken. Dat kon pas bij het eerste tankstation, en dat was best nog op tijd. Geheel waterdicht gemaakt gingen we verder. TomTom wees de weg, maar aan mijn oortjes had ik niks (meer). Die Chinese troep bleek te zijn overleden. De draadjes heb ik er afgeknipt en nu heb ik een goed passend stel oordoppen extra. Er kwam even een zonnetje door (heel even maar) en een eindje verder moest ik de grote weg af en na wat ge-links en ge-rechts kwam ik voor een stoplicht. Het was rood. Nadat alle andere richtingen hun beurt groen hadden gehad dacht ik aan de beurt te zijn, maar nee. De automatisering van de stoplichten hier dachten blijkbaar dat die ene motor nog best even een rondje kon wachten, en zo zag in Jaap voor me langs rijden. Via groen (eindelijk) kon ik hem achterna en dat was

maar goed ook, want Jaap wist de weg en mijn TomTom had even een inzinking. Het werd net even droog en bij het parkeren kwamen Jeroen en Arie (die er al waren) even kijken. Gauw maar weer naar binnen om iets te drinken en af te wachten of er nog iemand zou komen. Nee dus.

Om elf uur zouden we gaan rijden, maar dat werd bijna half twaalf, zo gezellig was het. En toen we naar buiten liepen begon het net weer te druppen. Niet fanatiek, maar toch. Dan toch maar weer het regenjack aan. Jeroen reed voor en Arie maakte drukke gebaren naar Jeroen. Later bleek de boodschap niet te zijn overgekomen, maar de regenhoes die hij over zijn linker koffer had kunnen trekken, bungelde aan de onderkant. De wind was er heel blij mee, want die speelde er hartstochtelijk mee. Hij zat echter goed vast dus en bij aankomst moest Jeroen toegeven dat hij niet had gesnapt dat die hoes er nog bij hing. Hij dacht dat hij hem kwijt was.

De rit zelf verdiende een zonnetje en rustige omstandigheden. Nu moest je opletten dat een rukwind



je niet verraste en dat je de druppels bijtijds van je vizier veegde. Ik moet toegeven dat ik van de omgeving niet veel heb meegekregen. Hier en daar had een gemeentedwaas wegversmallingen aangebracht in de vorm van een uitstulping van de stoeprand, waardoor je afwisselend naar links of rechts moest uitwijken. Dat is tot daaraantoe, maar als je daar opzij stuurde kwam je stevast op een natgeregend putdeksel terecht en dat is niet prettig, zeker niet als ze ook nog wat verzonken liggen. Wat zitten er toch een malloten bij die ambtenaren en ik weet waar ik over praat want ik was zelf ook ambtenaar. Semi-ambtenaar weliswaar, maar toch. Ik was in ieder geval blij dat ik op een gegeven moment de plek herkende waar mijn gaskabel een keer geknapt was. Niet dat ik daar een trauma van heb, maar ik realiseerde me wel dat de rit er bijna op zat. Dat klopte. Met zijn vieren reden we het erf op. Parkeren, natte spullen uit en op naar het 'restaurant' waar reeds een aanzienlijke groep aan tafel zat.

Nu iedereen er was werden de laatste voorbereidselen afgerond en kon de snert uitgeserveerd worden. Lekker zo'n warme hap na al die kou. Met iedere hap ging het beter. Stevig soepje hoor schijfjes worst erin, niks mis mee. En uiteraard ontbrak ook het roggebrood met spek of kaas niet.





Drinken was er in soorten en maten en het geroezemoes deed gezellig aan. Ondertussen werd het verloop van het weer gevolgd. Het leek erop dat het na nog een flinke piek regen droger zou worden. Dat is niet helemaal uitgekomen. Rond uur of drie waagde ik het erop. Ik stak mijn neus naar buiten en toen heb ik toch dat regenjack maar weer aangetrokken. Het regende niet echt hard, maar koud was het wel en nu had ik de wind van rechts op de A27 en die rukte er flink aan. Leuk als je een vrachtwagen passeert, eerst een moment van luwte en dan de klap als je er voorbijgaat.

Gelukkig is de afslag naar de A2 niet ver en daar had ik de wind schuin vanachter. Dat is al veel beter. Bij de container van mijn dochter heb ik de Bolt naar binnen gerold, de natte spulletjes uitgetrokken en naar huis gebracht. Ik dacht: effe zitten in mijn fantastische fauteuil en dan door naar de warme hap bij de kleinkinderen. Om half zes werd ik wakker. Oeps, maar ik was nog op tijd.

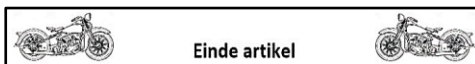
Wat een motordag! Ik voelde me wel een bikkeltje. Moe maar voldaan kwam ik om half elf weer thuis. Nu nog een stukje schrijven? Echt niet. Ik ga slapen. Morgen is er weer een dag. Dan komt het wel goed. Mooie traditie die snertrit. Bedankt voor de gezelligheid jongens en meisjes, vooral Jeroen en Marja. Volgend jaar weer! Nu op naar de S.O.S. in Friesland!



Auteur: Ton Trommelen

Foto's: Janet Mans

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YAMAHA

YAMAHA START BATTERIJWISSELBEDRIJF IN EUROPA

Elektrische motorfietsen hebben moeite om net zo populair te worden als elektrische auto's, en dit komt voornamelijk door twee belangrijke problemen: de energiedichtheid van batterijen en zorgen over een beperkte actieradius. Deze factoren hebben geleid tot aarzeling bij motorrijders om over te stappen op elektrische motorfietsen.

Een mogelijke oplossing voor deze problemen is het gebruik van verwisselbare batterijen. Hierdoor kunnen rijders snel hun lege batterij vervangen door een volle, waardoor de actieradius wordt vergroot zonder lange laadtijden. Maar, voordat dit haalbaar is, moet er eerst een betrouwbare infrastructuur worden opgezet.

Yamaha's inzet voor verandering

Yamaha Motor is vastbesloten om deze situatie aan te pakken en heeft zich aangesloten bij zowel het Japanse Gachaco-batterijwisselbedrijf als het Europese Swappable Batteries Motorcycle Consortium (SBMC). Onlangs kondigde Yamaha aan dat ze een nieuw bedrijf genaamd Enyring oprichten in Europa.

Enyring zal zich richten op het aanbieden van batterijwisseldiensten voor compacte stedelijke elektrische voertuigen via abonnementsmodellen. Dit betekent dat gebruikers toegang krijgen tot verwisselbare batterijen en abonnementsdiensten, wat hen in staat stelt om zorgeloos te genieten van hun elektrische voertuigen.

De rol van Enyring en de plannen voor de toekomst

Enyring zal nauw samenwerken met andere toonaangevende Europese partijen op het gebied van recycling. Dit stelt hen in staat om gebruikte batterijen te hergebruiken en een gesloten systeem te creëren dat vertrouwt op gerecyclede materialen als waardevolle bronnen voor toekomstige productie.

Het hoofdkantoor van Enyring wordt gevestigd in Berlijn, Duitsland. Hoewel de officiële oprichting heeft plaatsgevonden in december 2023, verwacht Yamaha pas in de eerste helft van 2025 met de activiteiten te kunnen starten. Er zijn ook plannen om uit te breiden naar Amsterdam en mogelijk andere locaties in de toekomst.

Focus op compacte stedelijke elektrische voertuigen

Enyring zal zich voornamelijk richten op compacte stedelijke elektrische voertuigen met lage snelheid, zoals e-bikes. Verwisselbare batterijstations zullen worden geïnstalleerd in steden waar het bedrijf actief is, waardoor abonnees gemakkelijk kunnen stoppen, hun batterijen kunnen wisselen en vervolgens weer verder kunnen rijden.

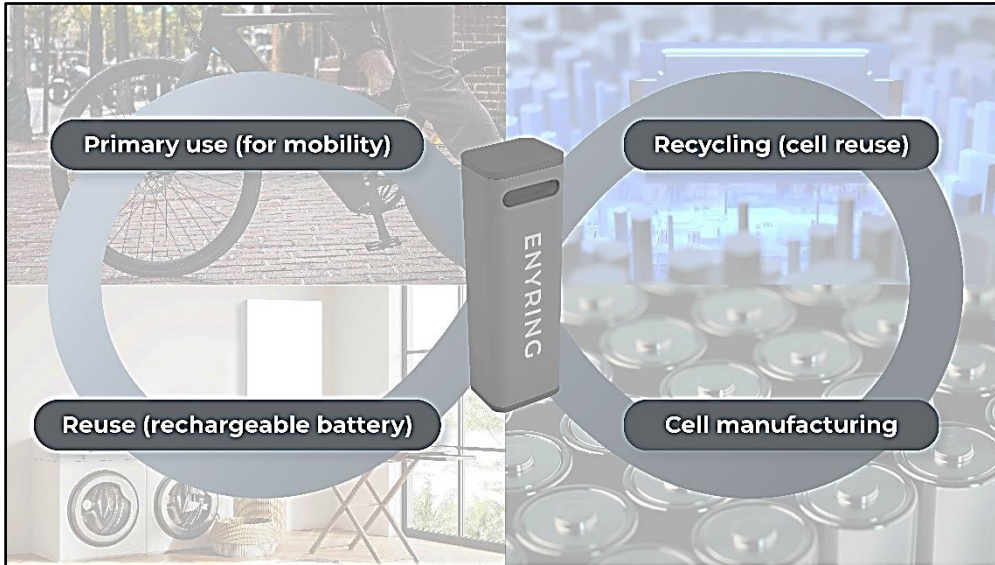
Het is nog onduidelijk of Enyring vergelijkbare diensten zal aanbieden voor andere elektrische voertuigen met lage snelheid, zoals de Yamaha NEO's. Echter, het gebruik van verwisselbare batterijen zou zeker voordelen bieden voor vergelijkbare stedelijke pendelvoertuigen zoals de Yamaha E01.

De keuze voor Berlijn en Amsterdam

Het is logisch dat Enyring heeft gekozen voor Berlijn en Amsterdam als vestigingsplekken. Beide steden staan bekend om hun populariteit en wijdverbreid gebruik van e-bikes.



Dit maakt ze ideale locaties om te beginnen met het aanbieden van batterijwisseldiensten en het opzetten van een infrastructuur die elektrische mobiliteit ondersteunt.



Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YAMAHA R15 GAAT VAN ONHERKENBAAR WRAK NAAR SHOWROOMMODEL



Als we heel eerlijk zijn is er niets zo fijn als een volledig afgeschreven motorwrak weer tot leven te zien komen. Het is gewoon prachtig dat mensen de tijd en liefde in een apparaat steken, terwijl ze net zo goed een nieuwe konden kopen. Nou geldt dat laatste ietsje minder voor ons volgende voorbeeld, omdat het YouTube-kanaal ‘Michael Restoration’ natuurlijk ook hoopt iets te verdienen aan zijn restauratie. Toch kunnen we niet ontkennen dat het opknappen van de Yamaha prachtig gebeurt en dat het eindresultaat er mag wezen.

We maken ons als redactie daarentegen wel een beetje zorgen over hoeveel speling de ketting heeft, tijdens de testrit aan het einde. Naar eigen zeggen hebben de heren 45 dagen over de restauratie gedaan, maar dan kan een kettinkje spannen er hopelijk ook vanaf. Het zou namelijk zonde zijn als deze Yamaha R15 hierdoor opnieuw in de soep zou lopen.

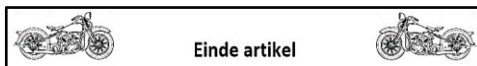
Heb je tijd over en benieuwd naar het verloop van de restauratie klik dan op deze link: [Yamaha R15 volledige Restauratie](#).

Bron: **MOTORNL**



Auteur: Jesse Busser

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



YAMAHA BIEDT GRATIS QUICK SHIFTER AAN OP MT-07



Yamaha heeft een speciale actie voor de MT-07 van 2024. Gedurende het hele jaar ontvangen klanten die een nieuwe Yamaha MT-07 aanschaffen het Yamaha Quick Shifter systeem ter waarde van €299 zonder extra kosten.

Yamaha Quick Shifter maakt het schakelen gemakkelijker en sneller, omdat je de koppeling niet meer hoeft te gebruiken bij elke gangwissel. Het geïntegreerde systeem is afgeleid van Yamaha Racing-technologie en zorgt voor betere controle over de motorfiets. De MT-07 staat bekend om het kenmerkende agressieve kuipwerk-ontwerp en Y-vormige LED-verlichting aan de voorkant.

Het model haalt een goed bruikbaar koppel uit het CP2-motorblok en een krachtig geluid uit het lichtgewicht 2-in-1 uitlaatsysteem. Met een 5-inch TFT-instrumentenpaneel, smartphone-connectiviteit en flexibele zithouding is de MT-07 ook de ideale motorfiets voor dagelijks gebruik. De MT-07 is verkrijgbaar vanaf €8.999.

Voor meer informatie over de 2024 MT-07 en om de dichtstbijzijnde Yamaha-dealer kun je terecht op www.yamaha-motor.nl.

Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



VOOR ROYAL ENFIELD FANS

LANG WACHTEN OP DE ROYAL ENFIELD HIMALAYAN 452 RAID



De nieuwe Royal Enfield Himalayan 452 verschilt aanzienlijk van zijn voorganger, met een compleet nieuw rijwielgedeelte en een motor die volledig afwijkt van alles wat eerder door Royal Enfield was gepresenteerd. Terwijl de oorspronkelijke Himalayan een allround inzetbare adventure bike was, vergelijkbaar met een tractor, kenmerkte de nieuwe Himalayan zich door sportiviteit, meer umpf; eigenlijk is het nog meer een volwaardige adventure enduro.

Ondertussen draaien de geruchtenmolens op volle toeren, waarbij recente berichten suggereren dat Royal Enfield bezig is met een verbeterde versie van zijn adventure, genaamd de Himalayan 452 Raid. Met een mogelijke interne codenaam van Project K1X, zal de Himalayan 452 Raid een meer offroad gericht model zijn van de reeds

capabele offroad Himalayan 452. Verwacht wordt dat het model tal van verbeteringen zal bevatten om betere prestaties te leveren in ruig terrein.

Volgens een bericht van het Indiase autoblad Rush Lane zal de aankomende Himalayan 452 Raid worden uitgerust met volledig verstelbare voor- en achtervering en heeft ie meer grondspeling. Bovendien zal ie lichter zijn, hoewel het bericht geen geschatte gewichtscijfers vermeldt. Ter vergelijking heeft de Himalayan 452 naar verluidt een rijklaare massa van 196 kilo, wat relatief zwaar is voor dit type adventure bike. Zijn naaste concurrent, de 390 Adventure, heeft naar verluidt een rijklaare massa van 172 kilo.

Valbeugels houden schade binnen de perken

Naast verbeterde vering en verminderd gewicht, wordt verwacht dat de Himalayan 452 Raid ook wordt uitgerust met diverse offroad accessoires. Zo beschermt een rally-keienvanger de onderkant van het blok tegen schade bij het rijden door ruig terrein, terwijl valbeugels de schade aan de motor binnen de perken houden. Handbeschermers stellen rijders in staat om gemakkelijk door struiken en licht gebladerte te manoeuvreren, terwijl tubeless spaakwielen vertrouwen geven bij het trotseren van verschillende terreinen.

Hoewel dit alles opwindend is voor de Royal Enfield-fans die uitkijken naar een capabele offroad, lijkt het erop dat we nog geruime tijd moeten wachten voordat deze motor op Indiase wegen verschijnt, laat staan op de internationale markt.

Een rapport van News18 suggereert dat vanwege het gebruik van tubeless spaakwielen het verkrijgen van goedkeuring van het Bureau of Indian Standards enige tijd in beslag kan nemen. Desalniettemin wordt verwacht dat de Himalayan 452 Raid zijn debuut zal maken op EICMA 2026 en gepland is voor lancering in India in de vroege maanden van 2027. Overigens zie je op de foto's de Royal Enfield Himalayan 452 die eind 2023 in India werd geïntroduceerd.



Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



NIEUWE ROYAL ENFIELD CLASSIC 650 EN SCRAM 650 OP KOMST

Binnenkort kunnen we waarschijnlijk nieuwe toevoegingen verwachten aan het 650-platform van Royal Enfield. Tijdens pre-productietests in India zijn namelijk twee modellen op basis van dit platform gespot.



Op dit moment bestaat het 650-platform uit de Royal Enfield Super Meteor 650, Royal Enfield Shotgun 650, Royal Enfield Continental GT 650 en Royal Enfield Interceptor 650. Maar er worden binnenkort dus mogelijk nieuwe modellen aan toegevoegd, zoals te zien is op foto's die zijn gepubliceerd door de Indiase website Rushlane.

De afbeeldingen tonen een scrambler-achtige motorfiets en een retro-stijl cruiser, hoogstwaarschijnlijk een Scram 650 en een Classic 650.

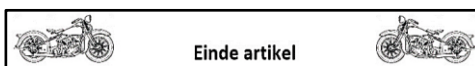
Hoewel de Classic 650 gebaseerd lijkt te zijn op de Super Meteor 650, volgt deze toch de lijn van de Classic 350, die weer gebaseerd is op de Meteor 350.

De Scram 650 wijkt echter af van het gebruikelijke patroon voor de naam Royal Enfield Scram. In 2022 werd namelijk de Scram 411 gelanceerd, gebaseerd op de vorige generatie Himalayan. Met recentelijk ook nog een nieuwe Royal Enfield Himalayan 450 die werd gelanceerd, zou je verwachten dat een nieuwe Scram gebaseerd zou zijn op het nieuwste avontuurlijke model van het Indiase merk. Maar in plaats daarvan lijkt hij dus gebaseerd te zijn op de Interceptor.



Bron: **MOTORNL**

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)





YCC FAMILY EVENEMENTEN

AGENDA 2024:

APRIL 2024

19-21 YCCNL Start of Season (SOS) 2024 nieuwe stijl (zie poster)

Locatie: Camping 't Witveen
 Adres: Witveensterweg 22, 9261 XW Eastemar
 All-in prijs voor het hele weekend: **126 euro per persoon**
 ride out op zaterdag.
 Gratis thee en koffie gedurende de hele dag.
 Gratis goed eten (2x ontbijt en 2x diner) en gratis drinken (fris drank, bier en wijn) alle dagen.
Nadere mededelingen volgen via: de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email



28 Toerit Road Rats

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

MEI 2024

02-05 YCC BELGIUM RALLY 2024 (True Biker Spirit on Flanders Fields) (zie poster)

Locatie: Ruige Heide.
 Adres: Putsebaan 251, 2040 Zandvliet België.
 Inschrijving vooraf op www.yccb.be is gewenst.
 Binnen slaapplekken: boeken niet meer mogelijk! **VOL.**



24-25 YCC UK 5 JARIG BESTAAN RALLY

Locatie: Doncaster Knights RFC.
 Adres: Castle Park, Armthorpe Road, Doncaster DN2 5QB.
 Toegangsprijs:

26 Toerit Road Rats

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

JUNI 2024

06-09 VSOC Internationale Rally 2024 (zie poster)

Locatie: Doncaster Knights RFC.
 Adres: Castle Park, Armthorpe Road, Doncaster DN2 5QB.
 Toegangsprijs: £ 25,00 (exclusief alle maaltijden).

LET OP:

Inschrijven YCCNL-leden voor deze rally uitsluitend via YCCNL.
YCCNL dient het aantal deelnemers door te geven aan VSOC UK.

23 Toerit Road Rats

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

JULI 2024

12-14 VSOC CENTER 12 RALLY (School Reunion with The Vultures) (zie poster)

Locatie: Thatcham Town Football Club.
 Adres: Waterside Park, Crookham Hill. Thatcham. Berkshire RG19 4PA.
 Toegangsprijs: £20,00 (exclusief alle maaltijden).
 Live bands, catering, douches, loterij, 24 hr thee & koffie.
 Zaterdagavond motto: Schooluniform kleding.
Inschrijving alleen via YCCNL.



28 Toerit Road Rats

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.



AUGUSTUS 2024

03-04 YCC ESPAÑA RALLY (zie poster)

Locatie: **Parque San Martín De Toranzo**

Cadeauzajke voor de eerste 200 inschrijvers.

Diner, ontbijt en lunch.

Sanitair, Stands en Bar.

Routes met snacks.

Cadeauloterij ennog meer verrassingen.

Zaterdag live-DJ.

Open voor alle soorten motorfietsen.

LET OP:

Geen campings, alleen hotels beschikbaar (Hostel & restaurant Miralpas, Hotel Posada del Pas, Hotel Balneario de Alceda, Hotel Parque de Alceda)

09-11 Weekend Luxemburg

Trefpunt: High Chapparral, 5 Millewee, 9659 Heiderscheider-Grund, Luxemburg.

Tel: (+352) 788859, Mail: info@camping-moulin.eu.

Huisjes te huur (3 en 4 pers. blokhutten).

23-26 VSOC CENTRE 15 RALLY (zie poster)

Locatie: Folkestone Rugby Club.

Adres: New Burlington Ground, Folkestone, Kent CT18 8BH.

Toegangsprijs: £20,00 (exclusief alle maaltijden).

DJ & live muziek op vrijdag & zaterdag, DJ zondag.

"Verstandige" bierprijzen, goed eten.

Tatoeëerder, loterij, gratis thee en koffie.

Zaterdagavond motto: St Patricks Day-schandalen.

Inschrijving ALLEEN via YCCNL.

25 Toerit Road Rats

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.



SEPTEMBER 2024

06-08 YCCNL Nationale 2024 (zie poster)

Gewijd aan het 30 jarig bestaan van deze club (VCN (1994-1998)/VSCN (1999-2010)/YCCNL (2011-????))

Locatie: Motorcamping De Motorschuur.

Adres: Zuidzijde 30, 9515 PJ Gasselternijveenschemond

Toegangsprijs voor het gehele weekend (incl. ontbijt, avondeten, koffie en thee) bij voorinschrijving tot 8 augustus: **75 euro**.

Toegangsprijs voor het gehele weekend (incl. ontbijt, avondeten, koffie en thee) bij voorinschrijving na 8 augustus: **85 euro**.

Binnen slapen is mogelijk voor **10 euro pppn**.

Er zijn ook pipowagens te huur:

Drie 2 persoonswagens: **60 euro per nacht per wagen**.

Één 4 persoonswagen: **120 euro per nacht per wagen**.

ride out op zaterdag.

Inschrijving alleen via YCCNL.

Er zijn alleen motoren op de camping toegestaan!

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende de YCCNL Nationale 2024.

22 Toerit Road Rats

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

27-29 Weekend Luxemburg

Trefpunt: High Chapparral, 5 Millewee, 9659 Heiderscheider-Grund, Luxemburg.

Tel: (+352) 788859, Mail: info@camping-moulin.eu.

Huisjes te huur (3 en 4 pers. blokhutten).



OKTOBER 2024

27 Toerrit Road Rats

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

NOVEMBER 2024

24 Toerrit Road Rats

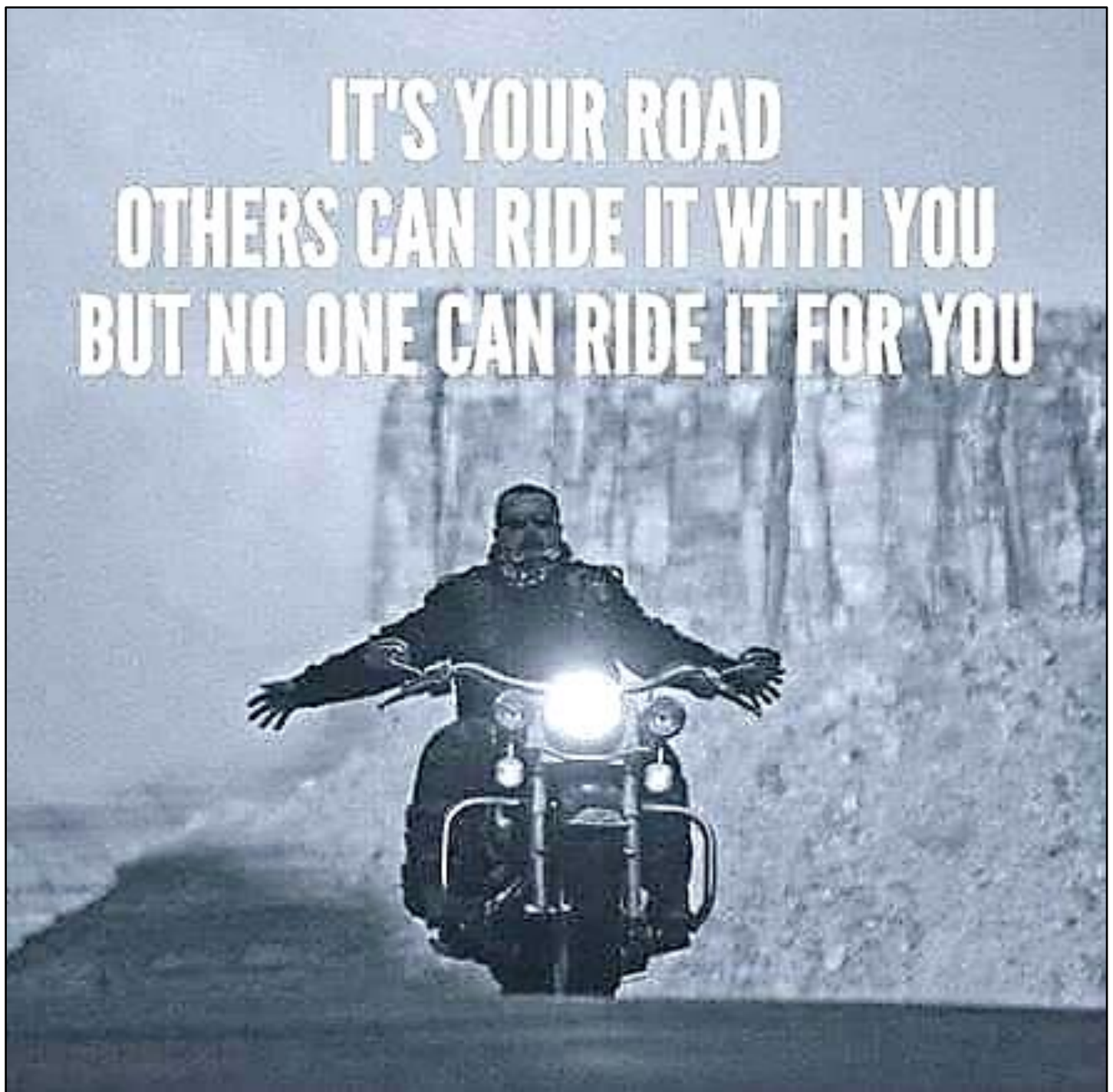
Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

DECEMBER 2024

22 Toerrit Road Rats

Controleer de WhatsApp 'YCCNL on the road', nieuwsbrieven, Facebook "YCCNL Leden" en/of Email voor nadere informatie betreffende georganiseerde ride-outs.

Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



RALLY POSTERS 2024

S.O.S. YCCNL 2024 nieuwe stijl






Vrijdag vanaf 16.00 uur 19 april – Zondag 21 april
All-in weekend op camping 't Wit Veen
 Adres: Witveensterweg 22
 9261 XW Eastemar

Eten: 2 x ontbijt en 2 x avondeten,
Buffet op vrijdag, BBQ op zaterdag.
 Drinken: koffie, thee, fris, bier en wijn.
All-in prijs: slechts 126 euro per persoon.
 26 personen kunnen binnenslapen (verdeeld over hutjes). EXTRA kosten: 20 euro per persoon.
 Eigen slaapzak, hoeslaken en sloop meenemen
GEEN extra kosten voor gebruik van eigen tent.


Dit wil je niet missen dus: geef je snel op via de site met de voorkeur: binnenslapen of tent.
 Bedrag overmaken op de YCCNL rekening:
NL51 RABO 0156606704

YCC BELGIUM RALLY 2024 MAY 2 - 3 - 4 - 5





Live music on Friday





Live music on Saturday

Ruige Heide, Putsebaan 251, 2040 Zandvliet Belgium

TRUE BIKER SPIRIT ON FLANDERS FIELDS

- Sleep on Flanders Fields
- Ride-out Through The Low Countries
- Drink the Best Beer Worldwide
- Have Fun
- Live Music on Friday and Saturday

**Pre-registration on website is requested !
Visit: www.yccb.be**

Virago Star International Rally

6th - 9th June 2024
 Doncaster Knights RFC
 Castle Park
 Armthorpe Road
 Doncaster
 DN2 5QB
£25 per person
 See <https://vsoc.org.uk/> or ask your Centre Rep for further details



Event Highlights

- Live entertainment and DJ - all three nights
- Ride out event (destination TBA)
- Welcome tent

Amenities

- Secure bike parking in a designated area
- Free Tea and Coffee tent
- On-site catering with meals and breakfast (not included in ticket price)
- Very reasonable bar prices with late-night services on Thursday & Friday
- Excellent camping area
- Separate male and female shower facilities and essential amenities available

Accommodation

- Vans & campers: Limited availability, preference given to Blue Badge Holders - Pre-book only

Arrival & Departure

- Arrive: No arrivals before Thursday 2pm (facilities unavailable before this time)
- Depart: Sunday by 12-noon (facilities are unavailable after this time)

Please Note

- Food is not included in the ticket price
- Meals including breakfast are available for purchase on-site

Pay online at vsoc.org.uk

XIII CONCENTRACIÓN Y. C. C. E. 3 y 4 De AGOSTO




PARQUE SAN MARTÍN DE TORANZO

Bolsa de regalo para los 200 primeros inscritos
Cena, desayuno y comida
Baños, Stands, Bar
Rutas con picoteo
Sorteo de regalos y más sorpresas
Sábado D.J en directo
30€ Cantabria



Abierto a toda clase de motos

JUNTA VECINAL SAN MARTÍN DE TORANZO



YCCNL Nationale rally 2024

Vrijdag 6 t/m zondag 8 september

MOTORCAMPING
DE MOTORSCHUUR

Adres : Zuidzijde 30

9515PJ Gasselternijveenschemond

Kosten voor het heel weekend met ontbijt en avond eten; koffie thee 75 euro bij voorinschrijving tot 8 augustus.

Daarna 10 euro extra.

Binnen slapen is mogelijk voor 10 euro pppn

Er is ook een pipowagen te huur

2 persoons 60 euro per nacht

4 persoons 120 euro per nacht.

Alleen motoren op de camping toegestaan!



Centre 12 brings you

School Reunion

with

The Vultures

12th ~ 14th July

at Thatcham FC

RG19 4PA

LIVE BANDS
FOOD
SHOWERS
RAFFLE

24 Hr
TEA
&
COFFEE

Ticket price £20

School Uniform Fancy Dress Saturday Night



V.S.O.C Centre 15

The Smugglers

Present

FUBAR in FOLKESTONE 2

Friday 23rd - Monday 26th August 2024

Folkestone Rugby Club.

New Burlington Ground

Folkestone

Kent

CT18 8BH

DJ & live music on Friday & Saturday, DJ Sunday.

Sensible Beer price's, Good Food.

Tattooist, Raffle, Free Tea & Coffee.



Saturday Night Theme.

"St Patrick's Day Shenanigans"

Advance ticket price; £20.00

On the gate price; £22.00



Terug naar: [Inhoudsopgave](#)



ORGANISATIESTRUCTUUR YCCNL FAMILIE

YAMAHA CUSTOM CLUB NETHERLANDS

Bestuur:

<u>Functie</u>	<u>Naam</u>	<u>email</u>
Voorzitter	Michel Gertzen	yccnl.president@gmail.com
Vicevoorzitter	Ferry Evers	yccnl.vice@gmail.com
Secretaris	Thierry van Es	yccnl.secretaris@gmail.com
Penningmeester	Ronny Aafjes	yccnl.penningmeester@gmail.com
Road Captain	Jeroen van Dam	yccnl.roadcaptain@gmail.com (nieuw)

Toegevoegd aan het bestuur als adviseur:

Ledenadministratie, Secretariaat, Internationale contacten

Commissies:

Evenementen, Commissie van bijstand

Beheer specifieke onderdelen:

<u>Onderdeel</u>	<u>Naam beheerder</u>	<u>email</u>
Internationale contacten	Michel Gertzen	yccnl.internationalcontact@gmail.com
Secretariaat	Thierry van Es/Han van Grinsven	yccnl.secretariaat@gmail.com (nieuw)
Ledenadministratie	Ton Trommelen	yccnl.leden@gmail.com
Evenementen	Willy Spreij	yccnl.event@gmail.com
Nieuwsbrieven/publicaties	Han van Grinsven	yccnl.secretariat@gmail.com (nieuw)
Lief & Leed	Marja van Dam	yccnl.liefenleed@gmail.com (nieuw)
YCCNL-website/facebook	Jaap Aafjes	yccnl.sitemaster@gmail.com

YCCNL-regio's:

<u>Regio</u>	<u>Gebied</u>	<u>Regio</u>	<u>Gebied</u>
Road Falcons (regio 1&2)	Groningen/Friesland/Drenthe	Road Wolves (regio 3)	Overijssel/Gelderland/Flevoland
Road Rats (regio 4)	Noord Holland/Utrecht	Westcoast Hogs (regio 5)	Zuid Holland/Zeeland
Southern Snakes (regio 6)	Noord Brabant/Limburg	Contact regio's:	yccnl.roadcaptain@gmail.com

HET YCCNL TEAM

