

BESTUUR T.M.C.

- VOORZITTER** : Henk Smelt 053 - 4282783
E-mail: voorzitter@twentsemotorclub.nl
- SECRETARIS** : Gerard Analbers 053 - 5722420
E-mail: secretaris@twentsemotorclub.nl
- PENNINGMEESTER** : Ellen Scholten 06 - 51803839
E-mail: penningmeester@twentsemotorclub.nl
- EVENEMENTEN** : Hennie van der Sluis 053 - 4774305
E-mail: evenementen@twentsemotorclub.nl
- BESTUURSLID PR** : Mieke Westbroek 053 - 4769942
E-mail: pr@twentsemotorclub.nl
- ALGEMEEN** : Jorieke Adolfsen 053-4776914
E-mail: redactie@twentsemotorclub.nl
Cor Rebergen jr. 053-4283606
E-mail : bestuurslid@twentsemotorclub.nl
- ERELEDEN** : D. Horstman
: C. Koopmans
-

- Clubavond** : Elke donderdagavond bij
Café De Buren
Beckumerstraat 2, Boekelo
Telefoon: 053-4281202
- Postadres** : Postbus 409, 7500 AK Enschede
- E-mailadres** : redactie@twentsemotorclub.nl
- Internetadres** : www.twentsemotorclub.nl
- Clubfinanciën** : Postbank 2709199
A.B.N. 592216519
- Secretariaat** : Postbus 409, 7500 AK Enschede
- Redactie** : Jorieke Adolfsen 053 - 4776914
Jennie Rebergen 053 - 4283606
Friedie Vrielink 053 - 4282963
- Webmaster** : Albert van den Burg 053- 4333032

De inhoud van het TMC clubblad vertegenwoordigt niet noodzakelijkerwijs de mening van het bestuur of de redactie.

KOPIJ INLEVEREN VOOR DE 1e VAN DE MAAND

Van de Voorzitter

7 mei 2007, de dag na de Robbie Cardanrit, mensen wat een weersomslag weken lang alleen maar zon en droogte en vandaag regen, morgen regen, overmorgen

Kom laat ik niet zeuren we hebben een fantastische periode gehad voor het motorrijden en andere vrije tijd bestedingen en dan daarbij het prille Lentegevoel waar alles weer tot bloei komt. Het is goed dat we weer eens wat water krijgen, liefst s' nachts en dan is het met de Meerdaagse in de week van Hemelvaart wel weer droog!

Even terug naar de Robbie Cardan, leuk deze snelle reacties in ons gastenboek over deze rit. Het zat ook allemaal wel een beetje mee, het weer begon zich in de loop van de dag steeds beter te gedragen en het bleef mooi droog, temperaturen van boven de 25 graden daar zit je als motorrijder ook niet op te wachten.

Als tegendraadse voorzitter heb ik deze route in tegengestelde richting gereden, wat met GPS toch al niet mogelijk is, dit heeft toch zo zijn voordelen je komt alle deelnemers tegen en het belangrijkste is dat je zelf als uitzetter de rit ook als vernieuwend beleeft.

Het gastenboek van de TMC is natuurlijk een prachtig media om snel en kort even je mening kenbaar te maken en als dan deze uiting ook nog eens positieve uitvalt is iedereen blij. Maar het kan ook een beleving weergeven die de negatieve kant belicht, dat is niet erg daar kunnen we weer van leren, maar we moeten ons wel bedenken dat iedereen die iets organiseert er heel veel tijd en energie insteekt. Dus "**Nuts**", kritiek is goed maar **niet anoniem**, kom naar voren en laat weten wie je bent.

In mijn voorgaande voorwoord heb ik vertelt over onze plannen voor een vakantie week in Friesland met een motorjacht, wel we zijn weer gezond en vooral gebruikt aan wal gekomen zonder noemenswaardige averij te hebben opgelopen. De tocht die ik in mijn GPS had voorbereid is goed verlopen en het is een aanrader als je eens wat anders wilt ondernemen voor een vakantie trip dan het gebruikelijke.

Wel heel belangrijk is een goede voorbereiding over de verkeersregels op het water en de betekenis van de markeringen met de vaardiepte van de vaargeulen. Ben je eenmaal op het water dan komt de rust over je heen en de stress (als je die hebt) valt van je af, maar pasop als je tussen de beroepsvaart komt dan ben je met jouw boot van ca. 14 meter een miertje tussen die kolossen en hier gelden niet de regels die onze fietsers hebben t.o.v. het autoverkeer. Ik denk dat onze Bert Bokkens daar wel een verhaal over kan schrijven.

Het eerstvolgende evenement is de Meerdaagse van 17 t/m 20 mei, er zijn nog reserveringen mogelijk en het gebied in **Laubach** geeft veel mogelijkheden www.caravanpark-laubach.de , hopelijk tot ziens bij deze Meerdaagse.



Redactie

Hallo motormuizen, zo de eerste ritten zitten er al weer op, wat hebben we mooi weer gehad, jullie hebben met volle teugen kunnen genieten, want een beter voorjaar kun je je haast niet voorstellen, vanaf 22 maart geen regen meer, nu ik dit stukje zit te schrijven is de hemel weer open gebroken en regent het, op zich niet zo slecht hoor, maar het mooie weer beviel me prima, voor het stof en tuinen, landbouw mag wel even regenen maar niet te lang want het verveeld gauw. Wees voorzichtig want het kan nu ook glad worden, omdat het al een tijdje zo droog is geweest.. dus doe heinig an.

Friedie

<p>Kopij voor de 1^e van de maand naar: redactie@twentsemotorclub.nl</p>

*Het volgende Keerl'ke wordt uitgegeven op
donderdag 7 juni 2007*

Graag willen wij iedereen die een stukje in het clubblad wil laten zetten vragen of ze hun mail naar de redactie willen sturen en niet naar privé mail adressen om dat dit alleen onophoud betekent voor het maken van het clubblad

Bedankt

Nu ook rijbewijs voor brom-, snorfiets en brommobiel

Per 1 oktober 2006 is het huidige bromfietscertificaat vervangen door een bromfietsrijbewijs. Zoals de personenauto op het rijbewijs categorie B heet, zo gaan bromfiets, snorfiets en brommobiel categorie AM heten. Vanaf de ingangsdatum vervalt voor mensen die geboren zijn vóór 1 juni 1980 de vrijstelling voor het bromfiets theorie-examen. Zij zullen, net als iedereen, het theorie-examen voor het bromfietsrijbewijs met succes moeten afleggen. Voor mensen die in het bezit zijn van een geldig rijbewijs A of B verandert er niets. Met een geldig rijbewijs A of B mag je in Nederland namelijk een bromfiets, snorfiets of brommobiel besturen. In het theorie-examen voor het AM-rijbewijs zitten vanaf 1 oktober meer vragen over het veilig besturen van een brommobiel. Het gaat dan met name over de toegestane maximum snelheid, de herkenning van het voertuig, de ge- en verboden voor een brommobiel en de gedragsregels. Enkele van deze onderwerpen maken op dit moment ook al onderdeel uit van het theorie-examen voor het bromfietscertificaat.

Op een later tijdstip -waarschijnlijk eind 2007 of begin 2008- moet voor het rijbewijs AM niet alleen een theorie- maar ook een praktijkexamen worden afgelegd.

Nieuwe categorieën op het rijbewijsdocument

Op het nieuwe rijbewijsdocument verschijnen vanaf oktober 2006 verschillende categorieën die nu niet op het rijbewijs staan. Het gaat om de volgende categorieën:

- Categorie AM = Bromfietsen
- Categorie C1 = Motorrijtuigen zwaarder dan 3500 kg, maar niet zwaarder dan 7500kg

-
- Categorie D1 = Motorrijtuigen ingericht voor het vervoer van meer dan acht personen maar niet meer dan zestien personen, de bestuurder daarbij niet inbegrepen.
 - Categorie C1E en D1E geven de bevoegdheid om aanhangwagens voort te bewegen achter de motorrijtuigen van de categorieën C1 en D1.
 - Categorie T = Een toekomstige categorie die op een later tijdstip in werking zal treden en bedoeld is voor tractoren.

Voor de categorieën C1, C1E, D1 en D1E kan men in Nederland (nog) geen examen doen. Iedereen die echter de categorie C of D of de daarbijbehorende categorie E heeft of een rijbewijs na 1 oktober 2006 aanvraagt voor één van deze categorieën, krijgt een rijbewijs tevens met de daarbijbehorende categorie C1, D1, C1E of D1E.

Formaat

Het nieuwe rijbewijs dat per 1 oktober wordt afgegeven heeft ook een geheel ander aanzien. Het bekende drieluik vervalt en wordt een plastic kaartje op bankpas-formaat.

Omruilen

Houders van het bromfietscertificaat kunnen dit vanaf 1 oktober 2006 bij het gemeentehuis omruilen voor een rijbewijs. Hier hebben zij tot 1 oktober 2009 de tijd voor.

Wijziging art. 8 en 164 Wegenverkeerswet 1994

Te koop gevraagd:

Snorscooter

Voor mijn kleinzoon. Hoeft niet te blinken, moet wel goed lopen.

Aangezien hij hem zelf moet betalen graag voor een schappelijk prijsje.

Hij heeft sinds kort verkering in Langeveen, dus iets te ver om heen en terug te fietsen.

Reacties graag naar:

Paul Kamphuis. tel nr. 06 41241946

of:

p.a.kamphuis@home.nl



Lief en leed

In de maand april zijn we op bezoek geweest bij Peter Staal, hij heeft zijn hand gebroken, hij heeft een beetje ruzie gehad met de trappen in zijn huis, Peter nogmaals beterschap.

Verder hebben wij vernomen dat Nico Eijsink weer in Groningen heeft gelegen waar weer is geopereerd aan zijn been. Wij zullen hem in de komende weken dan weer met een bezoekje vereren, Nico we hopen dat er nu snel een einde komt aan deze ellende want het is zo goed geweest, nog heel veel beterschap namens TMC, de dames van lief en leed.

Grietje en Friedie

Wie ben ik?

Deze editie maken we opnieuw kennis met de persoon achter de naam die aan de JMK zijn bijdrage levert.

Wie is.. Biker Bherke?



Wie is Biker Bherke?

Het is vaak gemakkelijker iets over iemand anders te zeggen dan over je zelf.

Nu men mij vroeg: "Stel je eens voor." moest ik toch even gaan zitten om na te denken... Wie of wat ben ik eigenlijk. Ik kan me soms beter aanstellen dan voorstellen, maar nu vandaag doe ik mijn best om me zelf eens voor te stellen.

Ik ben opgegroeid aan de Belgische kant, net tegen Maastricht, in het dorpje Kanne. Later ben ik verhuisd naar Lanaken (iets verderop) en nu woon ik in Opgrimbie, Maasmechelen. Dit jaar word ik vijftig en zal dus Abraham ontmoeten; ben benieuwd hoe hij er zal uitzien...

De Persoon Jezus heeft me altijd al geboeid, zeg maar van kinds af aan. Vroeger las ik steeds in een kerkboek. Daar las ik steeds de verhalen over Jezus. Ze begonnen steeds met: "...In die tijd ging Jezus met zijn leerlingen..." Dat vond ik boeiend al die verhalen. Toen werd ik verliefd op een meisje. Zij zag me niet meteen zitten, dus ik bidden, maar dat bracht ook geen uitkomst en - om een lang verhaal kort te maken - ik verloor mijn kinderlijk geloof in God, omdat ik dat meisje niet kreeg.

In diezelfde tijd kwam er een vriend op bezoek en hij zei dat hij geesten kon oproepen. Ik - als zeer kritisch mens - stelde hem meteen voor om me te overtuigen. Hij deed dat, en om weer een heel lag verhaal heel kort te maken: ik ben op zeker moment 130 km van huis gereden omdat een geest had gezegd dat hij daar begraven lag. Zijn naam was Papa Jan Dehaemer, hij lag achter de kerk in een Beerveldenen (nu Beervelden) Toen ik daar aankwam, bleek hij daar inderdaad begraven te zijn. Toen ging een totale nieuwe wereld voor mij open en ik dacht het gevonden te hebben.

Om het weer eens kort te houden: ik stortte mij volledig in het occulte met alle gevolgen van dien. Een tweetal jaren later zag ik dat de mensen overal angstig werden, en zij niet alleen. Ik werd ook bevangen door angst en onrust. Nu,

om een lang verhaal kort te maken, op het moment dat ik diep, erg diep in het occulte zat, kwam er een predikant aan mijn deur en liet me niet alleen de deur opendoen, maar ook de Bijbel. Opnieuw kreeg ik een ontmoeting met Jezus, de persoon die ik een tijdje uit mijn leven had gebaand.

Opnieuw las ik de verhalen van Jezus die me keer op keer aanspraken. Dit keer onder begeleiding kon ik het veel beter verstaan en ik groeide in mijn geloof. Overal waar ik kwam, sprak ik van Jezus. Vele vrienden heb ik daarvoor verloren. Nu pak ik het helemaal anders aan. Ik zou nooit meer op zo een manier gaan getuigen. Het is natuurlijk een groeiproces en wat in de jaren zeventig wel werkte, werkt nu niet meer. Nu getuig ik nog steeds van het geloof en van Jezus maar op een totaal andere manier.

Na een zwerftocht van diverse zaken uit te proberen belandde ik op een of andere manier in de bikers-wereld. Ik kocht me een motorfiets en ontdekte een nieuwe passie. Dit duurde maar heel even en ik ervoer een leegte in me. Ik zat op de motor en had zo een gevoel dat ik tijd aan het verknoeien was. Even later startte ik mijn eerste christelijke motorclub, de Limburgse christelijke motorclub. Dat was maar even, want toen ik hoorde dat er een christelijke motorclub bestond, heb ik me daar meteen bij aangesloten. En om een lang verhaal... Nu bezoeken we met de groep Bikers for Christ diverse motorclubs; we brachten een Biker-bijbel uit en zijn overal gekend als Christian Bikers. Heel wat tijd en geld steek ik deze club. Nu ik vijftig jaar word, begin ik eraan te denken om een beetje de achtergrond op te gaan. Ik heb ook een bediening als predikant en heb heel wat kerken bezocht in ons landje. De prediking "Van koolstof tot diamant" heb ik al in meer dan zestig gemeentes gebracht. Ik bezoek met wat mensen uit de club diverse scholen en geef daar een getuigenis aan de jeugd. Eén van onze leden, Louis, verloor zijn zoon op 19-jarige leeftijd aan de drugs, ook hij geeft een pakkende getuigenis. En zo steek ik heel wat tijd in het evangelie. We komen overal, óók bij de zeer harde clubs en zijn overal welkom. Regelmatig hebben we een goed gesprek met leden van een motorbende. Ik heb gezien dat zelfs de stoerste bikers op de knieën kunnen gaan. Père Gilbert, een priester in ruig pak, heeft een boek geschreven met als titel... "De straat is mijn kerk" en ik kan het zeker ook beamen. Ik hoop dat u een beetje een beeld van me hebt en dat u wat verder hebt gekeken als dat leren pak, en vergeet nooit dat God als een röntgenapparaat dwars door uw prachtig kostuum, kleedje of lederen pak kijkt.

Mijn leuze: lach en de wereld lacht je toe..snurk en je slaapt alleen. Probeer met iedereen om te gaan ook al zijn ze anders denkend
Gods rijke zegen,
Biker Bherke.

Verderop in deze editie vind je een column van Biker Bherke.

Column

Van Pasen naar Hemelvaart.

“Kijk altijd verder dan het kruis!”. Iets wat ik zo vaak gelezen en gehoord heb. Ik vond het een heel prachtig gezegde, “verder dan het kruis kijken”. Misschien is dat de reden dat ik het wel eens gebruikte in een of andere preek, Jezus heeft dat ook gedaan; Hij keek veel verder vooruit.

Hij zei op zeker moment tegen zijn discipelen: “Ik ga heen om jullie een plaats te bereiden.” Hij sprak natuurlijk ook heel wat over zijn lijden, maar ik denk dat zijn blik op de hemel gericht was.



Dit principe vinden we ook terug in de motorwereld, namelijk: wanneer je met je scooter of met je motor in de bocht wilt gaan, moet je dit principe meester zijn anders kom je de bocht niet uit.

Het is heel belangrijk om te kijken waar je naar toe wilt gaan. Stel je voor: je neemt een bocht ergens in een bosrijke omgeving en plots ligt er een voorwerp midden in de bocht. Welnu, je reactie zal bepalen wat er gaat gebeuren; je hebt twee mogelijkheden:

1. Je ziet dat voorwerp liggen, je kijkt er naar en je motor loopt er over heen en... Daar lig je...
2. Je ziet het voorwerp en je kijkt niet verder naar het voorwerp, maar naar een plaats waar je er langs kunt rijden en hup... Eer je het weet, ben je veilig uit de bocht.

Iets wat de meeste motorrijders moeten leren is KIJK-gedrag, dwz leren kijken waar je naar toe wilt.

Het is heel eigenaardig, maar waar je naar toe kijkt, daar gaat je motor ook heen. Probeer het maar eens uit voor hen die met de scooter rijden.

Jezus heeft ons dat begrip ook geleerd: naar Hem te kijken en niet naar de

wereld. Ik weet dat dit soms wel eens moeilijk is. Als er plots iets opduikt in je leven, geheel onverwachts, dan ga je natuurlijk reageren zoals je dat steeds gedaan of geleerd hebt. Je gaat je concentreren op de problemen en dat bréngt juist problemen. Maar kijk nu eens even niet naar de problemen en kijk even verder dan dit. Dan ga je zien dat je er veel rustiger wordt. Maar ik moet ook toegeven dat mij dat ook niet altijd lukt.

Van Pasen naar Hemelvaart. Zeg maar: van het lijden van Jezus naar de heerlijkheid in de hemel. Want dat is Hemelvaartsdag: een overheerlijke heerlijkheid. Dat is niet mogelijk als je stopt aan het kruis, maar voor hen die verder kunnen kijken met de wetenschap van een hemel: voor dezen is er een hele mooie toekomst weggelegd.

Leer van Jezus deze les en je leven zal er heel anders gaan uitzien.

Gods rijke zegen

Bherke

HET GPS TEAM IS ONTBONDEN

Ons GPS team wat bestond uit Henk Smelt, Peter Staal, Marinus Botterhuis, Willie Zuiddam en Ellen Scholten is ontbonden.

Ze hebben goed werk verricht en sommigen hebben tijdens de lenterit de route al via de GPS gereden.

Tijdens de Robbie Cardan bestaat die mogelijkheid ook, maar wanneer jullie dit stukje lezen is die ook alweer verreden.

Geen nood. De donderdagavondritten in juni zijn allen op GPS verkrijgbaar. Je kunt de route daarvoor gratis downloaden.

Alles staat op een goede leesbare manier te lezen op de website

www.twentsemotorclub.nl

Heb je toch nog vragen dan kun je die stellen aan Peter Staal via de mail pghstaal@planet.nl.

Dus onze website is operationeel, veel dank aan Albert van de Brug.

Je klikt www.twentsemotorclub.nl aan

Je gaat naar GPS

Je vult daar het aanvraagformulier in en je ziet ook hoe je kan betalen voor de route.

Wanneer dat gebeurt is word je het GPS bestand toegestuurd door waar-schijnlijk onze evenementenman Hennie van de Sluis.

Natuurlijk blijven ook de routes op papier beschikbaar en deze zijn bij de inschrijving aanwezig.

Ik hoop dat het zo duidelijk is. Zelf rijd ik via de papierenroute of de Bol Pijl.. De Bol Pijl komt trouwens nu te vervallen. In ieder geval heel veel plezier tijdens het motorrijden want daar gaat het ons om.

Groetjes Mieke Westbroek

PR TMC

THEMA-AVOND GPS en alles wat er mee samenhangt.

Op donderdag 11 oktober om 20.00 uur.

Misschien handig deze datum alvast in je agenda te zetten.

Deze avond wordt georganiseerd door GPS Notter in samenwerking met En Route.

In het volgende Keerl'ke kun je hier meer over lezen.

Groetjes Mieke Westbroek

PR TMC



Oproepje

Ik heb vorige week een motor gekocht in Enschede, een oude honda cb550K3 van 1980, die wel erg speciaal is en met liefde gemaakt. Ben nu op zoek naar de maker ervan en vroeg me af of jullie wellicht hierin behulpzaam willen zijn. Ik heb een foto bijgevoegd.

Met vriendelijke groet

Maarten Peters

Reacties kunnen naar redactie@twentsemotorclub.nl



Allemaal de agenda pakken!!!



Een aantal belangrijke data om in je agenda te schrijven even op een rij

8, 9 en 10 juni Zijspanweekend bij MotoPort Hengelo.

Speciaal voor de motorrijdsters: 8, 9 en 10 juni Bikestersweekend, zie www.bikesters.nl

Natuurlijk hopen we weer veel leden te zien bij deze activiteiten.

Groetjes Mieke Westbroek
PR TMC



Hemelvaartweekend

Tijdens de clubavonden is er gelegenheid om je in te schrijven op het grote prikbord in de Cobra.

Er hebben zich al best veel mensen aangemeld.

De genoemde accommodaties in het vorige clubblad zijn al snel volgeboekt, dus het is verstandig om je tijdig op te geven.

Hebben jullie nog vragen kun je altijd bellen tel.nr 0625587255

Of mailen naar riawim@hotmail.com

Aanvullend bericht

ZO HIER EVEN EEN BERICHT VOOR HET HEMELVAARTWEEKEND .
DE ROUTES ZIJN KLAAR , OP GPS EN WILLY ZUIDAM IS ER MEE BEZIG OM ZE OOK OP PAPIER TE KRIJGEN .

OP DIT MOMENT HEBBEN WE Z,N 40 INSCHRIJVINGEN , DUS ER KUNNEN GERUST NOG EEN PAAR BIJ [HOE MEER ZIELEN HOE MEER VREUGDE. WE HOPEN ER EEN PAAR LEUKE DAGEN VAN TE MAKEN, DOOR TOCH VEEL DINGEN SAMEN TE DOEN . WE HEBBEN GEEN VAST PROGAMMA DUS WE KUNNEN VEEL INPROVISEREN .

MAAR DAT ZIEN WE WEL ALS WE DAAR ZIJN .

ENKELE VAN ONS GAAN DE HELE WEEK , MAAR DE MEESTE GAAN WOENSDAG ER NAAR TOE .

MAAR OM TOCH ENKELE DINGEN TE BESPREKEN , ZOALS WIE RIJD MET WIE MEE OM ER NAAR TOE TE GAAN , OF IMAND HEEFT NOG ANDERE VOORSTELLEN DAN KUNNEN WE DIE OOK NOG BESPREKEN .

WE WILLEN 10 MEI OM 20.00 UUR NOG EVEN MET Z,N ALLEN DIE MEE GAAN , BIJ ELKAAR KOMEN BIJ DE BUREN ZODAT WE DIE DINGEN EVEN KUNNEN BESPREKEN .

MET VRAGEN OF VOOR HET OPGEVEN KUN JE BELLEN OF E MAILEN MET RIA OF WIM WUITE TELF 06 25587255 OF WIMRIA@HOTMAIL.COM

GROETJES FAM WUITE EN FAM ZUIDAM

TOT 10 MEI



Laten we hopen dat we ook zulk mooi weer hebben



LADIES DAY 2 JUNI 2007

Dames opgelet!!!

alle motordames zijn gebeld, maar doe het nog
even officieel.

Dan weten wij wie er echt meegaan.

Eigen bijdrage is 7.50 euro inbegrepen de pauze en de lunch

Einddatum inschrijving is 10 MEI

Opgeven ook graag betalen.

vanaf nu zijn elke donderdagavond **Alie Rebergen** en **Grietje Boxem** aanwezig op de clubavond.



Zwolle 22 maart 2007

Uitnodiging voor iedereen,



Net als in 2005 en 2006, zullen wij ook dit jaar een motordag organiseren t.b.v het WFP.

Gezien het grote aantal enthousiaste aanmeldingen van de afgelopen twee jaar willen we jullie tijdig informeren over datum en locatie. Wij hopen op die manier ruim van te voren in beeld te hebben met hoeveel deelnemers we rekening mogen houden.

De motordag zal worden georganiseerd op 23 juni 2007. Als eventuele uitwijkdatum (bij heel slecht weer) hebben we gekozen voor 8 september 2007 omdat dan iedereen weer terug is van vakantie.

Als startpunt en eindpunt is dit jaar gekozen voor Dcap Enschede. Hier vandaan zal de route rond Haaksbergen plaatsvinden en ongeveer 150 kilometer bedragen.

Deze route ligt redelijk centraal in het land en is bovendien bijzonder mooi om een motordag te organiseren.

Net als de voorgaande jaren zal de dag compleet verzorgd worden met lunch welke wordt gesponsord door Albron, en als afsluiting een grote BBQ.

Het inschrijfgeld bedraagt net als vorig jaar € 22.00 per deelnemer. Dit kun je storten op rekeningnummer 7666685 t.n.v. Inro - te Den Dungen, met vermelding van Motordag 2007 en vergeet vooral je naam niet te vermelden.

De afgelopen twee jaar heeft deze actie beide keren tot een bijzonder geslaagde dag geleid.

Bovendien was de opbrengst in 2006 €1000.00 voor het WFP. Dit betekende voor 40 kinderen dat zij een jaar lang naar school mochten en in dit jaar elke dag een warme maaltijd hebben gekregen.

Als er mensen zijn in je omgeving die deze dag graag met ons meebelevan dan kan dat natuurlijk, hoe meer ziel hoe meer vreugd!!!

Wij hopen van je te horen.

Vriendelijke groet,

Bertha Bok.

Helmplicht Quad & Trike

Helmplicht voor o.a. de trike maar óók de vierwielige quad (uitleg van het begrip 'driewielig' motorvoertuig in het RVV 1990)

Wettelijke bepalingen:

RVV 1990, artikel 60

RVV 1990, artikel 1 onder ma

Voertuigreglement, artikel 1.1 onder q

Vraag:

Er is regelmatig onduidelijkheid over de helmplicht op quads en trikes. De verwarring ontstaat als er autogordels worden gedragen. Ook zijn er al quads gesignaleerd waarop men zelf een soort kooiconstructie heeft gemontereerd. De bestuurder zegt dan dat dit een "veiligheidscel" is ... De tekst van artikel 60 RVV 1990 is niet voor iedereen altijd even duidelijk.

Antwoord:

De helmplicht uit artikel 60 RVV 1990 geldt voor bestuurders van bromfietsen, motorfietsen en driewielige motorvoertuigen. Vooral over deze laatste voertuigen valt het een en ander uit te leggen, omdat ook bijna alle zwaardere quads hiervan deel uitmaken. Als 'vuistregel' geldt dan ook dat je op een quad (bromfiets of gekentekend) gewoon een helm moet dragen .

De voertuigen

"Bromfietsen" kennen we in vele soorten, met twee, drie en ook met vier wielen.

De bromfiets-quad is er een van. Deze laatste is een gewone vierwielige bromfiets (zonder carrosserie).

De "brommobiel" (zie art. 1 onder ia van het RVV 1990) heeft méér dan twee wielen en is áltijd voorzien van een - open óf gesloten - carrosserie.

Bij de "driewielige motorvoertuigen" ligt het wat ingewikkelder. Veel vierwielige motorvoertuigen vallen namelijk onder het begrip driewielig. Zo ook vrijwel (!) alle, van een kenteken voorziene, zware quads .

Omdat in artikel 60 (helmplicht) wordt gesproken over driewielige motorvoertuigen moeten we eerst kijken in artikel 1, onder ma om te zien wat het RVV 1990 hier onder verstaat.

Dit RVV-90-artikel verwijst naar het Voertuigreglement (art. 1.1 onder q).

We zien daar dat niet alleen échte driewielers onder het begrip vallen, maar óók relatief kleine vierwielers, zoals vrijwel alle quads. Als het namelijk een vierwielig motorrijtuig is met een gewicht van maximaal 400 kg (ex. batterijen voor elektrisch aangedreven voertuigen) of maximaal 550 kg voor voertuigen gebruikt in het goederenvervoer, wordt het als driewielig motorrijtuig aange-merkt, mits het motorvermogen van het voertuig maximaal 15 kW is.

Het motorvermogen wordt sinds kort op het kentekenbewijs vermeld. Op enkele quad-kentekenbewijzen staat in plaats daarvan bij bijzonderheden: "Dit voertuig is een driewielig voertuig voor het Voertuigreglement en het RVV

1990".

Is het motorvermogen van zo'n vierwielig voertuigje hoger, dan is het een echt vierwielig motorvoertuig voor het Voertuigreglement maar dan moet het weer zijn voorzien van goedgekeurde autogordels (zie art 5.2.47 VR en moeten deze autogordels ook worden gedragen (zie art 60 van het Rvv).

Samengevat:

- a. trike en quad als bromfiets: helmplicht
- b. trike en lichte quad: helmplicht
- c. zware quad: geen helmplicht maar na een bepaalde datum ingebruikneming wel gordels

Een quad als land of bosbouwtrekker kan alleen als deze een een aftakas en hefinrichting heeft.

Een quad kan alleen een motorvoertuig beperkte snelheid zijn als deze is ingericht voor het vervoer van goederen (dus een echte laadbak en niet een paar rekjes en vaste constructie snelheid)

Uitgezonderde bromfietsen

Er geldt géén helmdraagplicht voor bestuurders en passagiers van:

- snorfietsen,
- brombakfietsen (áchter de bestuurder gezeten passagiers) en
- brommobielen met een gesloten carrosserie

De veiligheidsceel in combinatie met autogordels

Op een motorfiets of een bromfiets (geen brommobiel) met een veiligheidsceel + gemonteerde autogordels hoeft men ook geen helm op, mits het voertuig een door de Dienst wegverkeer aangewezen type is. Nog steeds is echter alléén maar de stadsmotorfiets van BMW, de C1, aangewezen!

De autogordel

De bestuurder en passagier van een 3-wielig motorvoertuig (een trike maar ook bijna altijd een quad) of een brommobiel zónder gesloten carrosserie hoeft ook geen helm op als het voertuig is voorzien van zowel goedgekeurde autogordels als goedgekeurde bevestigingspunten daarvoor. Deze punten moeten voldoen aan de EG-eisen die golden op het moment dat het voertuig in gebruik werd genomen.

Dit betekent dat men met een - goedgekeurde en op de sloop gekochte - heupgordel die via een "zelf ontworpen constructie" is bevestigd (paperclips of M12-boutjes), niet zonder helm mag rijden. De gordel is dan wel goed, maar de bevestigingsconstructie niet.

Waarvoor wordt bekeurd?

Als men zonder helm rijdt met een voertuig zonder goedgekeurde autogordels + goedgekeurde bevestigingspunten of op niet door de Dienst Wegverkeer aangewezen brom- of motorfietsen met een zelf ontworpen veiligheidsceel,

wordt er opgetreden voor het rijden zonder helm (art. 60 RVV 1990)

Als het voertuig en de beveiligingsmiddelen op dit punt wél in orde zijn maar men gebruikt de gordels niet, dan wordt artikel 59 RVV 1990 overtreden; niet gebruiken van autogordel.

Als een BMW-C1 rijder (door de DW aangewezen voertuig) zonder gordel rijdt, al dan niet mét een helm op, kan deze bekeurd worden voor het niet dragen van de autogordel (art. 59 RVV 1990)



Draagvlak voor snelheidscontroles toegenomen

Een grote meerderheid van de automobilisten (82 procent) vindt controles op de maximumsnelheid zinvol of heel zinvol. Slechts dertien procent ziet er het nut niet van in.

Dat blijkt uit het jaarlijkse onderzoek naar de mening van automobilisten over de handhaving van de verkeersregels, dat het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM) door TNS NIPO heeft laten uitvoeren.

Het draagvlak voor snelheidscontroles is vorig jaar gestegen van 76 naar 82 procent. Daarin zijn wel verschillen te merken per soort weg. Het draagvlak voor de controles is het grootst in de bebouwde kom. Negen op de tien automobilisten vinden snelheidscontroles daar zinvol of heel zinvol. Op provinciale wegen (83 procent) en op autosnelwegen (63 procent) is het draagvlak lager.

Dat lijkt vooral verband te houden met het risicobesef. Liefst 86 procent van de automobilisten meent dat het overschrijden van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom de kans op ongelukken vergroot. Op provinciale wegen denkt 74 procent dit en op autosnelwegen slechts 47 procent. Naarmate de maximumsnelheid hoger ligt, ziet de automobilist minder gevaar.

De acceptatie van snelheidscontroles verschilt per controlemiddel. Staande-

houding door een agent wordt het meest gewaardeerd (78 procent). Trajectcontrole, flietspaal en videoauto worden met respectievelijk 69, 67 en 65 procent meer gewaardeerd dan de lasergun of een verdekte opstelling langs de weg (resp. 48 en 46 procent).

Alcohol: niet streng genoeg

De wettelijke normen voor alcohol en verkeer zijn volgens een meerderheid van de automobilisten (56 procent) niet streng genoeg. Veertig procent vindt de limieten precies goed en slechts 2 procent wil een soepeler norm. Overigens zegt 16 procent van de automobilisten wel eens te rijden onder invloed van alcohol.

Voor de Nederlandse automobilist staat de zin van alcoholcontroles niet ter discussie: 99 procent van de ondervraagden vindt deze controles zinvol.

Gordel steeds beter gedragen

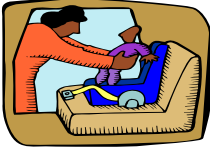
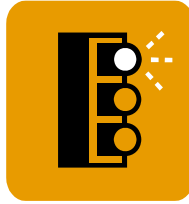
De gordelplicht kan eveneens op een groot draagvlak (90 procent) onder de automobilisten rekenen. Bij korte autoritten zegt 85 procent altijd de gordel te dragen, bij langere ritten draagt 96 procent altijd de autogordel.

Slechts 1 procent zegt nooit een gordel te dragen.

Stoppen voor rood licht vanzelfsprekend

De verplichting om te stoppen voor rood licht kan rekenen op de instemming van maar liefst 98 procent van de automobilisten. Geen enkele automobilist is het ermee oneens. Bijna unaniem (95 procent) is men ook van mening dat roodlichtcontroles zinvol zijn. En dat het rijden door rood licht gevaarlijk is (91 procent). De helft van de automobilisten vindt dat er te weinig op wordt gecontroleerd. Toch zegt 48 procent van de automobilisten zelf wel eens, al is het maar zelden, door rood licht te rijden.





Tunnelvrees



Het aantal tunnels stijgt. Niet alleen landen als Duitsland, Zwitserland, Italië en Noorwegen, maar ook Nederland kent behoorlijk wat tunnels. Er zijn veel mensen die last hebben van een beklemmend gevoel bij het rijden in een tunnel. Dat kan variëren van angst voor onverwachte situaties tot echte claustrofobie. Daarom een aantal tips voor het rijden in tunnels.

Het rijden in tunnels kan zorgen voor onzekerheid en angst. Deze angst komt gedeeltelijk door de dreiging om vast te komen te zitten in de tunnel als gevolg van ongelukken of calamiteiten, of de angst om iets te raken - de wand van de tunnel, andere voertuigen of een object - en de angst om niet te kunnen ontsnappen in geval van brand of het instorten van de tunnel. Daarom worden tunnels onder water als meest gevaarlijk beschouwd. Hoe langer de tunnel, hoe angstiger mensen worden. Dit omdat men in dat geval langere tijd aan die ogenschijnlijk gevaarlijke situatie wordt blootgesteld.

Procentueel stijgt het aantal ongelukken in de buurt van een tunnel. Dit komt omdat de doorstroming in het gedrang komt, omdat elke verkeersdeelnemer anders op een tunnel reageert. Bij het inrijden van een tunnel moeten je ogen zich aanpassen aan het verminderde licht. Dit is vooral het geval bij langere tunnels, waar geen licht van de uitgang van de tunnel aan het andere eind naar binnen valt. Ook de schittering die zich voordoet bij het inrijden van een tunnel, en dan vooral in warmere streken waar de zon strak aan de hemel staat, kan ervoor zorgen dat je door het contrast bij het binnenrijden van de tunnel tijdelijk verblind wordt. Doordat je ogen zich aan moeten passen, kun je je onzeker voelen, wat invloed heeft op je rijgedrag en waardoor de verkeersveiligheid in gevaar kan komen.

Veel weggebruikers schrikken wanneer ze een tunnel inrijden en remmen als gevolg daarvan af. Door een daling in het wegdek rijden ze vervolgens tot het midden van de tunnel flink hard door. De inhaalmanoeuvres in tunnels zijn vaak gevaarlijk, automobilisten houden onvoldoende afstand en velen rijden zonder verlichting de tunnel in. Dit is het standaardgedrag, dat we bijna allemaal vertonen als zich geen problemen in de tunnel voordoen. Optische illusies doen zich vaak voor bij het inrijden van een tunnel, dit onder meer als gevolg van de lichtverandering. Ook in de tunnel kunnen zich optische illusies voordoen. Doordat bijvoorbeeld de bovenkant (het plafond) van de tunnel lager wordt in hoogte kun je denken dat de weg smaller wordt of stijgt. Hetzelfde krijg je met bepaalde lichteffecten. Door het dicht op elkaar plaatsen van veel lichtjes aan de zijkant van de tunnel krijg je het gevoel of je hard rijdt (Schipholtunnel).

Vanwege technische en financiële beperkingen is het licht in een tunnel vaak beperkt, wat het gevoel van claustrofobie versterkt. Dit is vooral het geval als de weg waar je op rijdt zich dicht bij de wand van de tunnel bevindt. Bij het inrijden van een tunnel met een steile wand ben je al gauw geneigd meer naar het midden van de weg te gaan rijden. Mensen gaan krampachtiger sturen en voorzichtiger rijden in een tunnel, vooral omdat de rijstrook meestal smaller wordt. Ook heeft dit te maken met het perifere gezichtsveld. Te veel stimulering van je perifere gezichtsveld wordt als erg onplezierig ervaren. Een tunnelwand die zich dicht bij de rijbaan bevindt, zorgt voor veel visuele stimulering. Als de rijder zijn snelheid niet aanpast, dan kan het zijn dat de rijtaak daardoor meer van hem vergt dan hij aankan, waardoor hij van de rijbaan af

kan raken. Past hij zijn snelheid te abrupt aan, dan kan het achteropkomende verkeer daar hinder van ondervinden.

Tunnelvrees

Tunnelvrees komt uiteraard ook bij motorrijders voor. Bij sommigen gaat het zover dat als het vizier ze in een tunnel beslaat, ze niet in staat zijn de hand van het stuur te nemen om deze te openen. Zo wordt het alsmaar donkerder. Angst slaat over in paniek. Tunnelvrees komt meer voor bij ouderen dan bij jongeren, dit als gevolg van het afnemen van de visuele vermogens bij het ouder worden. De angst is een soort overreactie, het concentreren op alles wat maar gevaarlijk en belangrijk kan zijn. Daardoor worden je hersenen overbelast, omdat je op dingen zit te letten die niet aan de orde zijn. Je hersenen hebben geen ruimte over om je aandacht op belangrijke zaken te richten. De ogen sturen informatie naar je hersenen. Daar wachten de synapsen die de zenuwcellen met elkaar verbinden. Als de adrenalinetoevoer optimaal is, werken ze optimaal. Door de adrenaline als gevolg van stress klopt je hart sneller, je spieren zijn sterker, er stroomt meer bloed door je aderen. Door nervositeit, opwinding of prestatiedrang kan je adrenalinespiegel echter zover stijgen dat je synapsen blokkeren en opgeslagen gegevens, informatie, beelden e.d. niet of onvolledig worden doorgegeven. Oftewel: je hebt een blackout. Vraag en aanbod van informatie bepalen onder andere de mate van concentratie. De snelheid waarmee je in staat bent informatie op te slaan is hierbij van belang. Krijg je te weinig informatie, dan ben je ongeconcentreerd. Komt er te veel informatie op je af, dan begrijp je er niets meer van. Concentratie betekent doelgerichte geestelijke energie, innerlijke waakzaamheid. Als we eenmaal weten hoe we ons moeten concentreren, dan is er weinig ruimte meer voor angstgevoelens. De gedachte iets te moeten doen wat we niet willen lokt een stroom negatieve gevoelens en gedachten uit. Als je gestresst, moe, in slechte lichamelijke toestand verkeert of ziek bent, heb je vaak niet genoeg energie om je te concentreren. Bestaande angstgevoelens kunnen daardoor versterkt worden.

Therapeuten raden bij angst zelfgesprekken aan. In principe zijn we namelijk zelf de enige persoon met wie we nooit een goed gesprek voeren. Het kan helpen van tevoren in gedachten de situatie onder ogen te zien, je de situatie voor te stellen en je er zelf hardop van te overtuigen dat het echt niet gevaarlijk is. Zet je vizier voor de tunnel wijd open en ga hardop tegen jezelf praten om jezelf ervan te overtuigen dat je het kunt en dat je de situatie onder controle hebt. Zeg tegen jezelf dat je rustig moet blijven ademen en je spieren ontspannen.

Om van angst af te komen moet je handelen. Het maakt niet uit wat deze handeling inhoudt, als er maar gehandeld wordt. Dat is toegeven aan het vecht-

vluchtgedrag waarvoor de adrenaline bedoeld is. Daarom helpt het bijvoorbeeld goed om hardop te gaan zingen (praten) als je een tunnel inrijdt.

Wie lang en vaak genoeg wordt blootgesteld aan het rijden in een tunnel, krijgt geleidelijk aan minder last van zijn fobie, doordat gewenning optreedt. Kom je angsten onder ogen door geleidelijk eerst door een kleine tunnel te rijden, dan iets langere en meer gevreesde tunnels. Probeer rationeel te denken in plaats van het slechtste scenario in gedachten te houden. Ademhalingsoefeningen, jezelf bevestigen en je geest afleiden kan hierbij helpen.

Algemene tips voor het rijden in een tunnel

- Je moet altijd voorzichtig zijn bij het rijden, maar neem de verkeersregels extra in acht als je door een tunnel rijdt. Tunnels vernauwen zich vaak, waardoor er weinig ruimte overblijft voor het maken van fouten. Een ongeluk in een tunnel kan behoorlijke vertragingen en opstoppingen veroorzaken en voor hulpverleners kost het extra tijd op de plaats van het ongeval te arriveren.
- Doe je lichten aan en zet je zonnebril af en je vizier omhoog voor je de tunnel in rijdt.
- Volg de richting aangegeven op signaleringsborden en houd je aan de aangegeven snelheid.
- Keer nooit in een tunnel.
- Neem ruime afstand tot het verkeer voor je (ten minste drie seconden).
- Probeer niet plotseling te remmen, vooral in spitsuren als filevorming en plotselinge verkeersopstoppingen onverwacht opduiken.
- In de buurt van een tunnel extra voorzichtig zijn met het oprijden van de weg.
- Kijk vooral uit bij tunnels in de bergen. Veel tunnels, vooral in de Alpen, hebben geen verlichting. Plotseling zie je geen hand meer voor je ogen. Een tip is om één oog te sluiten. voor je de tunnel inrijdt, zodat dat oog zich alvast aangepast heeft aan het donker. Vaak zitten er scherpe bochten in. Houd er rekening mee dat er tegemoetkomend verkeer kan naderen. Ook het wegdek is vaak nat omdat het slecht opdroogt. Vooral bij vorst kan dit gevaren opleveren. Vermijd onnodige rijstrookwisselingen en pas je snelheid aan.

Tips voor calamiteiten in tunnels

De meeste lange tunnels hebben voorzieningen om het risico op ongelukken te minimaliseren en de overlast voor het andere verkeer bij een ongeval te

beperken. Dit is vooral het geval in Nederland. Meestal zijn er speciale nooduitgangen, nood telefoons en sprinklers, een tunneloperator, camera's, een signaleringssysteem en speakers. Weggebruikers die te maken krijgen met een tunnelongeval laten hun voertuig staan, lopen keurig naar de vluchtdeuren en verdwijnen vervolgens in het middenkanaal, dat beschermd is tegen hitte en rook. Zo zou het moeten gaan volgens de 'veiligheidsfilosofie' van tunnels. De praktijk wijst anders uit. Als er bij een tunnelongeval hitte, rook en giftige gassen vrijkomen, dan is er direct levensgevaar voor de tunnelgebruikers. Hulpverleners zijn er vaak pas na tien minuten en dús is de zelfredzaamheid van de tunnelgebruiker net na de ramp van groot belang. Uit onderzoek is gebleken dat mensen passief in hun voertuig blijven zitten als zich voor hen een rokende vrachtauto bevindt. Daarna overheerst de passiviteit. Mensen blijven in de auto zitten, zelfs als de eerste tien auto's volledig in de rook verdwijnen. Pas als de tunneloperator 'explosiegevaar' of 'tunnel verlaten' omroept, verlaten automobilisten hun auto.

Tunnelveiligheid-checklist:

- Zet je vizier omhoog
- Zet je zonnebril af (tenzij je voorgeschreven glazen hebt)
- Controleer de elektronische berichtgeving voor instructies
- Houd voldoende afstand van het verkeer voor je
- Vermijd onnodige wisselingen van rijstrook
- Houd de nooduitgangen in de gaten
- Blijf kalm bij een noodgeval

Bij brand:

- Achter de brand blijven, want de rook verplaatst zich normaal gesproken in de rijrichting
- Zet je motor aan de kant en verlaat de tunnel zo snel mogelijk via een van de nooduitgangen.

[Virtueel door de tunnel \(wel met de auto\)](#). Aangegeven wordt o.a. wat je bij pech of brand in de tunnel moet doen. Na het leergedeelte kun je jezelf testen. Klik telkens op het geactiveerde onderdeelje dat je moet afwerken. Heel leerzaam!



4. Volgas voorbij scheuren

Je zit op je ideale lijn, volgas en gaat lekker met de stroom mee. Dom dat uitgerekend net na een bocht een koekblik zijn achterlichten laat zien. Stress! Volgas erop en eromheen natuurlijk. Fout! Plotseling kunnen er tegenliggers opduiken, of plotseling nader je een bocht. Volgas en wegscheuren bij tegenliggers of bij een inhaalverbod is niet alleen riskant, maar ook dom.

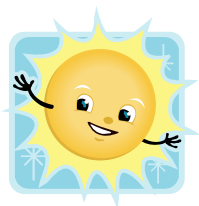
Veilig motorrijden betekent afwachten en je snelheid opnieuw opbouwen zodra de weg en de verkeersomstandigheden het toelaten

. Afstand bewaren

Dan is er de vrijheid van weggebruik; iedereen mag zich op de weg begeven. Ook als een of andere motorrijder ons op de zenuwen werkt door constant op zijn rem te gaan staan, hij heeft net zoveel recht op bochten als wij. Daarom: cool blijven, afstand bewaren, rijden en laten rijden. Dus: niet gaan plakken als mensen voor je voortdurend remmen.

Te kort op iemand rijden is gevaarlijk, vooral in een groep. Een kleine remreactie van de voorrijder heeft vaak een overreactie van de achterste man tot gevolg, en voor je het weet zijn je remmen geblokkeerd en is het asfalt je eindstation.

Ontspannen volgen op veilige afstand, voorzichtig remmen en geen overtrokken reacties zorgen dat je buiten de gevarezone blijft





Voor de bezorgers van het clubblad

Reacties/ opmerkingen omtrent de bezorging (bijv. dat de bezorgers hun vakantie doorgeven) kan bij Jennie Rebergen, Jorieke Adolfsen of Friedie Vrielink, zij kunnen dan in samenspraak met de bezorgers zorgen dat de boekjes worden afgeleverd.



Op donderdag 7 juni kunnen de boekjes weer worden afgehaald op de clubavond, misschien is dit ook een reden om eens op onze gezellige clubavond bij De Buren te komen. Ook vrijdag 8 juni liggen de boekjes bij Café De Buren waar de bezorgers ze nog kunnen afhalen.

Nieuwe Leden

Marty Brink uit Hengelo
Herman ter Wijlen uit Hengelo
W. en L. Clemens uit Deurningen
Harm Luiten uit Enschede

Welkom bij de TMC

Advertentie

Te koop

Honda European Pan
Bouwjaar '96
Kleur blauw / paars
Met alarm
Meer info: 06-51474178 (Henk Koppers)



Te koop

Tanktas voor honda pan eur 25.00
Kofferrek voor honda pan eur 15.00
meer info **Friedie Vrielink** telf. 053- 4282963

Evenementen 2007

Nieuwjaarsreceptie

zondag 7 januari

Toeroverleg

donderdag 11 januari

Wandelpuzzeltocht

Zaterdag 20 oktober

Twentse Lenterit - Oost

zondag 1 april

Robbie Cardanrit - Noord

zondag 6 mei

Meerdaagse Hemelvaart **17 t/m 20 mei**

Ladiesday

zaterdag 2 juni

Donder 4 daagse West **donderdag 7 juni**

Donder 4 daagse Zuid

donderdag 14 juni

Donder 4 daagse Oost

donderdag 21 juni

Donder 4 daagse Noord

donderdag 28 juni

Vriendschapsrit

zondag 1 juli

Donder 4 daagse – uitloop

donderdag 5 juli

Donder 4 daagse – uitloop

donderdag 12 juli

WWA Rit

zondag 2 september

BBQ-weekend

14 t/m 16 september

Twentse herfstrit

zondag 7 oktober

Evaluatievergadering

donderdag 25 oktober

Moosrit

zondag 4 november

Algemene Ledenvergadering

donderdag 22 november

TMC

ber

Nieuwjaarsreceptie 2008

zondag 6 januari

Meerdaagse Hemelvaart 2008

1 t/m 4 mei

N.B. de datum voor de feestavond is nog niet bekend.

Interview RTV Losser-Oldenzaal

Ik ben vorige week donderdag telefonisch benaderd door Björn Keizers van RTV Losser-Oldenzaal. Hij vroeg zich af of wij als motorclub ook last hadden van de vergrijzing onder de motorrijders en waarom er zo weinig jongeren een motorrijbewijs halen, of ik hem daar iets meer over kon vertellen. Mieke Westbroek was niet bereikbaar, dus ik heb hem over onze club verteld.

Waarom weinig jongeren een motorrijbewijs halen:

Dat weinig jongeren een motorrijbewijs halen komt volgens mij door de wetgeving, je mag als jongere tot en met 21 jaar alleen maar rijden met een 25kw motor en dat weerhoudt de jeugd ervan om een rijbewijs te halen.

Hij dacht bij een motorclub aan een club vergrijsde mannen met een midlife crisis of aan de Oldenzaalse Hell Engels

Ik wist niet dat er in Oldenzaal een afdeling van de Hell Engels is zei ik, hij dacht het zelf ook niet, maar bij wijze van spreken.

Ik vertelde dat we een motorclub zijn met 250 leden en dat de gemiddelde leeftijd ongeveer 45 jaar is. Dat zijn beslist geen vergrijsde mannen of vrouwen met een midlife crisis. De meeste rijden al jaren motor en kunnen nu hun vrije tijd anders indelen. Als je een gezin met jongere kinderen hebt, heb je vaak niet de gelegenheid om motor te rijden en als vader of moeder heb je natuurlijk ook andere verplichtingen. En de vrije tijd die we hebben wordt natuurlijk ook schaars door allerlei andere verplichtingen.

Hij heeft onze website bekeken en zag dat er nogal een aantal vrouwen in het bestuur zitten.

Ik vertelde dat onze club best wel een groot aantal vrouwen heeft die actief lid zijn en ook zelf motor rijden. Ik heb aangegeven dat Mieke Westbroek elk jaar voor vrouwen een bikesters weekend organiseert. Dit is dan niet alleen voor de vrouwelijke TMC leden, maar landelijk. Dit evenement wordt door vrouwen uit heel Nederland bezocht. Zij heeft hier ook een eigen website van, www.bikesters.nl.

Door het interview hebben we weer wat PR gehad.

Ellen Scholten

