



Jaargang 28



Inhoudsopgave	pag.1
Wie wat waar in OMS	pag.2
Van de voorzitter	pag.3
Van de penningmeester – Contributie	pag.4
ALV 2018 Uitnodiging	pag.5
Van de webmaster – vernieuwde website ..	pag.6-8
Technische dag, Brommer Power	pag.9
Verslag in de Old Bike Mart	pag.10
The Wirral Wobblers	pag.11-12
Technische avond, Ontstekingen	pag.13
Naar SdC – dag 1 t/m 4	pag.14-20
Uit de oude doos – Puch Skybolt	pag.21
Ritverslag, koffieklets De Kwakel	pag.22-24
MIJN TROTS	pag.25
Ritverslag, Maximaalrit Rhenoy	pag.26-28
Maximaal Rijplezier	pag.29
Guzzi transport	pag.30
Ritverslag, koffieklets Beek	pag.31-34
Ritverslag, koffieklets De Krim	pag.35-36
Ritverslag, Snertrit Beesd	pag.37-42
Milieuzone in Amsterdam	pag.43
Fehac nieuws, InterClassics Maastricht	pag.44
Snorfietzen op rijbaan, enz.	pag.45
Toer agenda e.a. evenementen	pag.46
Snuffelhoek	pag.47
Clubartikelen	pag.48

Sluitingsdata inzenden kopij:

Bulletin Nr.169 februari maart	6 februari 2018
Bulletin Nr.170 april mei juni	27 maart 2018
Bulletin Nr.171 juli augustus	5 juni 2018
Bulletin Nr.172 sep. okt. nov.	7 augustus 2018

Kent u de website? Bekijk er foto's van de verreden ritten. Zie de geplande ritten. De snuffelhoek, maak er gebruik van. Ledenpagina's voor eigen leden met digitale bijdragen, vroege ritverslagen, vraag naar de mogelijkheden aan de redactie.

Facebook gebruikers, noem Oud Maar Sterk in je berichten met een link naar onze website.



Wie Wat Waar in Oud Maar Sterk (Colofon)

Het OMS bulletin is een periodieke uitgave van de vereniging Oud Maar Sterk.

Doelstellingen van de vereniging zijn het behartigen van de belangen van de leden-bezitters van klassieke gemotoriseerde tweewielers, en het door middel van toerritten, bijeenkomsten en evenementen bewerkstelligen van een sociaal contact tussen de leden onderling.

Bestuursleden:

Voorzitter	Ronald Kalwij	06-20301192	voorzitter@oudmaarsterk.nl
Secretaris	Stan van Asten	06-57373182	secretaris@oudmaarsterk.nl
Penningmeester	Peter Snellens	06-20287574	penningmeester@oudmaarsterk.nl
Ledenadministratie	Peter Snellens	06-20287574	ledenadministratie@oudmaarsterk.nl
Toer coördinator	Peter de Koster	06-12946129	toer@oudmaarsterk.nl
Algemeen bestuurslid	Nico Middelkoop	06-22036358	
Algemeen bestuurslid	Jan v.d. Poel	071-3313913	

Medewerkers:

Redactie Clubblad	Jan v.d. Poel	071-3313913	redactie@oudmaarsterk.nl
Webmaster	Jan v.d. Poel	071-3313913	webmaster@oudmaarsterk.nl
Toer coördinator	Nico Middelkoop	06-22036358	toer@oudmaarsterk.nl
Evenementen	Vacant		evenementen@oudmaarsterk.nl
Clubartikelen	Vacant		

Wij zijn op het internet te vinden via: www.oudmaarsterk.nl

Redactie en Advertenties:

OMS redactie p.a. J. v.d. Poel, Brederolaan 6, 2371 HC Roelofarendsveen.

Ingezonden brieven en mededelingen worden alleen geplaatst als ze voorzien zijn van naam adres en eventueel lidnummer. De redactie is niet verantwoordelijk voor de juistheid van de inhoud van ingezonden en/of overgenomen stukken.

Verder behoudt de redactie cq. het bestuur zich het recht voor ingezonden brieven te redigeren, in te korten en/of te weigeren.

Algemeen:

Het bestuur behoudt zich het recht voor om, indien omstandigheden aanleiding geven en uitsluitend in het belang van de vereniging, wijzigingen in het reglement aan te brengen.

Geldig is alleen de laatste versie welke is gepubliceerd in het clubblad.

Betalen/ lidmaatschap:

Het inschrijf- en lidmaatschapgeld dient uiterlijk binnen 4 weken van het lopende kalenderjaar betaald te worden. Ofwel u maakt het bedrag zelf over of u machtigt OMS om het bedrag automatisch van uw rekening af te schrijven.

Ieder lid blijft betalingsplichtig totdat er schriftelijk wordt opgezegd.

Opzeggen lidmaatschap:

Kan alleen schriftelijk of per E-mail plaatsvinden minimaal 4 weken voor het einde van het contributiejaar bij de ledenadministratie.

P.a. Hannie Schaftstraat 4 1183 BV Amstelveen e-mail Ledenadministratie@oudmaarsterk.nl

Druk en verspreiding:

Drukkerij Bakker & zn. Bv www.drukkerij-bakker.nl

Ontwerp omslag:

Eric Albers

Contributie 2017 bij automatische incasso of bij vooruitbetaling vóór 10 januari

€ 25,00

Zonder automatische incasso

€ 27,50

Gezinsleden (ontvangen geen blad)

€ 6,00

eenmalige inschrijving

€ 5,00

Girorekening OMS

NL63INGB0004404820

Oud Maar Sterk is lid van de FEHAC, Federatie Historische Automobielen- en Motorfiets Clubs.

De FEHAC is overlegpartner met de overheid, over regelgeving onzer hobby aangaande.



van de Voorzitter

Dat is de juiste keuze???

Af en toe is er discussie in de club over de ritten. Ze zijn te lang, te kort, te veel door de stad, te veel met tegenwind, teveel stoplichten, kortom het kan allemaal beter. Daarbij hebben sommige mensen te veel gekeken naar Discovery en kwantummechanica. Daarin is toch duidelijk uitgelegd dat een elementair deeltje op twee plaatsen tegelijk kan zijn. Waarom gaan we dan niet met de motor zowel links als rechts af. Iedereen kan dan met de groep meerijsen en toch zijn gewenste weg gaan. Helaas. Als je het probeert om twee kanten tegelijk op te gaan, geeft dat een bezoek aan de tandarts voor nieuwe voortanden. De mensen die de ritten uitzetten doen hun stinkende best om het iedereen naar de zin te maken. Als club zijn wij deze mensen ook zeer dankbaar. Daarom de vraag om, als er aanmerkingen zijn deze aan het bestuur te richten. Vaak kunnen wij er alleen op wijzen dat we blij zijn met de inzet van de mensen en dat iedereen een rit mag uitzetten. Alleen wanneer je alleen rijdt kun je je eigen weg kiezen. Je mist dan wel de gezelligheid van de club.



Zelf ben ik dit jaar naar Frankrijk geweest. Beaune. Daar vlakbij is een motormuseum, ook Abarth auto's en vliegtuigen. Ik was daar om te kijken hoe de bevestiging van de stang van de voorrem bij de Terrot er uitziet.

Mijn broer heeft een soort piston gedraaid en de kabel loopt niet heel goed. Daarom naar Beaune gereden en een foto gemaakt. Het gleufje is wat breder, maar vooral de afschuining naar achteren in de gleuf was voor mij nieuw. Ik dacht, de kabel trekt de piston en daarmee de remstang omhoog, dus dat blijft recht. Blijkbaar zit er toch een afschuining in.

Na drie dagen en meer dan dertig graden was de pret voor mij over, terug naar het noorden. Jammer, want ik had nog veel meer willen zien. Het museum kan ik iedereen aanraden. Je kunt goed overal bij en ook wel aanraken. Mag niet, maar kan goed. Zeker als je een detail wilt weten. De motoren zijn uit alle landen, maar voornamelijk Europa. Frankrijk heeft geen ereplaats. Die is voor een grote verzameling Vincents ingericht. Ook heeft men een mooie collectie losse motorblokken. Heel handig om al de experimenten in het verleden te zien.

Afsluitend. In de club doet iedereen zijn stinkende best en samenzijn is geven en nemen. Aangezien dit het laatste nummer van dit jaar is, wens ik iedereen een geweldig mooie tijd en al het goeds wat ieder mens nodig heeft.

Ronald Kalwij



*van de Penningmeester*

Beste leden,

Het jaar 2018 komt met rasse schreden in zicht en dus ook een nieuw verenigingsjaar. En daar hoort contributie bij. De contributiebetaling kan op 3 manieren:

1. via een acceptgiro die u ontvangt in januari,
2. via een automatische incasso, mits u de vereniging daarvoor hebt gemachtigd,
3. u wacht niet op de acceptgiro of incasso, maar betaalt spontaan vóór 10 januari 2018.

Voor 2018 gelden, net als voor 2017 en 2016, de onderstaande contributiebedragen:

Gewoon lid	=	€ 27,50 per jaar
Gezinslid	=	€ 6,00 per jaar

Gewone leden die hun contributie betalen via een incasso, of spontaan betalen vóór 10 januari, krijgen een korting van € 2,50 en betalen derhalve € 25,00.

Inschrijfgeld nieuw lid = € 5,00 .

De acceptgiro's en de incasso-opdrachten worden medio januari 2018 verstuurd. De contributie voor gezinsleden is samengevoegd met het contributiebedrag van het hoofdlid. Er komt dus maar 1 incasso of acceptgiro en dus niet voor ieder lid afzonderlijk.

Het Oud Maar Sterk bankrekeningnummer voor de leden die spontaan vóór 10 januari willen betalen is:

NL63 INGB 0004 4048 20.

S.v.p. met vermelding van contributiejaar en lidnummer. Het lidnummer staat op het adreslabel van het Bulletin.

Leden, die alsnog gebruik willen maken van het gemak van de automatische incasso en de bijbehorende contributiekorting, kunnen het machtigingsformulier vinden op de Oud Maar Sterk website onder "Meedoen".



van de Secretaris

UITNODIGING ALV 2018 OMS

U wordt van harte uitgenodigd
aanwezig te zijn op
de Algemene Ledenvergadering
van Oud Maar Sterk

Zaterdag, 17 maart 2018
zaal geopend vanaf 19.30 uur
aanvang ALV 20.00 uur

Zalencentrum 't Klooster
Klooster 1, 4132 BM Vianen

Noteer dit alvast in uw





Van de Webmaster

U heeft mogelijk al kennis gemaakt met de vernieuwde website. Deze is nóg meer geschikt om op een smartphone en ook op een tablet te kunnen bekijken.

Doordat de website naar een andere z.g. hosting provider is verhuisd, was het nodig om alle leden (gebruikers) opnieuw in te voeren. Hierdoor heeft iedereen waarvan we een werkend e-mail adres hebben, een e-mail bericht gekregen zoals hier getoond (uiteraard met een andere gebruikersnaam).

Van WordPress★

Onderwerp **[Oud Maar Sterk] Je gebruikersnaam en wachtwoord**

Aan Jan en Carla★

Gebruikersnaam: poel.j

Bezoek het volgende adres om je wachtwoord in te stellen:

<https://www.oudmaarsterk.nl/wp-login.php?action=rp&key=1>

<https://www.oudmaarsterk.nl/wp-login.php>

Met het voorstel om je wachtwoord in te stellen.

Door op de eerste link te

klikken krijg je het volgende scherm.



Voer hieronder je nieuwe wachtwoord in.

Nieuw wachtwoord

H5ZRsemUmVzISloo

Sterk

Hint: het wachtwoord moet minimaal twaalf tekens lang zijn. Gebruik hoofd- en kleine letters, nummers en tekens zoals ! " ? \$ % ^ &) om het sterker te maken.

Wachtwoord opnieuw instellen

Hierin wordt je al een nieuw wachtwoord aangeboden, door op 'Wachtwoord opnieuw instellen' te klikken, is dat je nieuwe wachtwoord. LET OP, als je dit gebruikt, noteer het van te voren.

Wanneer je zelf een nieuw wachtwoord wilt bedenken, kan je het getoonde wachtwoord overschrijven.

Het volgende komt op je scherm,

Je wachtwoord is opnieuw ingesteld. [Inloggen](#)

Klik hier op 'Inloggen'



Daarna komt het volgende op je scherm, (andere naam ;-)

Gebruikersnaam of e-mailadres

Wachtwoord

Onthoud mij

Klik op 'Inloggen'

Je bent nu in een gedeelte van de website waar je van alles kunt aanvullen of veranderen.

Rechts bovenin is een 'Hulp' knop voor meer informatie.

Na wijzigingen klik je links onderin op 'Profiel bijwerken'

Na deze actie kan je een reactie plaatsen op een bericht in de website.

Het openingsscherm toont de laatste berichten, de Homepagina en de Colofonpagina.

Door op de blauwe link in een bericht te klikken opent de pagina met het bericht.



Neem een kijkje in het bericht van 27 augustus 2017 Rhenoy. Daar zijn enkele reacties te lezen.

In de **foto-pagina** klik je op de blauwe link in de afbeelding van de gereden rit, hierna opent een Google pagina met de foto's.

Bulletins is uitgebreid met de oude nummers **88 t/m 110**.

Het **contactformulier** is vernieuwd en uitgebreid met ReCaptcha. Re-wat? ReCaptcha!

ReCaptcha is een versie van Captcha, de lastig te lezen letters die je tegenwoordig bij bijna elk formulier op internet onderaan moet invullen. CAPTCHA staat voor Completely Automated Public Turing test to tell Computers and Humans Apart.

De bedoeling van deze letters is dat spam bots (bots zijn automatische programma's) ze niet kunnen lezen en zo de formulieren niet gebruikt kunnen worden om te spammen. Meer info staat op:

<http://www.pchulpnoord.nl/computer-tips-en-advies/leuk-weetje-over-recaptcha>

Voor onze **clubartikelen** is een nieuwe pagina gemaakt zodat je op de hoogte bent van de snuisterijen van OMS.

En in alle pagina's zie je de Toerkalender, Buienradar en de laatste berichten. De **toerkalender** kan je vergroten door op de blauwe link te klikken.

Buienradar open je groter en uitgebreider door op het plaatje te klikken.

Klik je op een **bericht**, dan komt het in beeld en kan je een reactie plaatsen.



Bij het scrollen (naar beneden gaan in een webpagina) verschijnt rechts onderaan een blauw vlak met daarin een witte pijl, door hierop te klikken kom je direct weer bovenaan in de webpagina.

Heb je een vraag of opmerking over de website, laat het weten.

Veel kijkgenot op de website, Jan van der Poel



Technische Dag

Het thema is;
Testen van het vermogen van uw bromfiets.

- Wanneer zaterdag 30 december 2017
- Waar "Bij Frans Brand in Bleiswijk"
Wilgenlei 9 2665 KN Bleiswijk
- Voor wie Alle leden van OMS
- Starttijd Om 10.00 uur geeft Frans een demonstratie.
Ook komt er een 50 cc racertje op de bank.
Daarna kan jij je eigen brommer laten testen.
Als je jouw brommer ook op de testbank wilt hebben
dan eerst uiterlijk daags te voren even melden bij Frans.
- Sluittingstijd 15.00 uur
- Informatie Frans Brand Telefoon 010-5218401 of 06-5339 2206
en aanmelden Na 19.00 uur maar voor 22.00 uur





OLD BIKE MART

ISSUE 386 August 2017

Wobbler Alan lives up to his name!

Part
2

Ted Bemand concludes his story about the Wirral Wobblers' recent 'invasion' of Holland on their mopeds and autocycles.

During our big Sunday run in the Netherlands, the narrow 4ft wide Tarmac dyke top strips were also being used by walkers, some with dogs, along with joggers, bike riders and other moped riders too (well, Doug had to pretend his Black Douglas was only 50cc) and of course the inevitable happened. A couple of opposing parallel cyclists forced one of the Dutch riders off the Tarmac and he disappeared towards the water, luckily without injury – just soggy clothes and dented pride!

After 70 miles Alan Griffiths' C90 started wobbling excessively, and back at base we counted eight broken rear wheel spokes. This

was serious, being more than 100 miles from Europort and with no breakdown insurance!

Next day, action man Ben ordered a set of spokes and Nico lent Alan his two-stroke Zundapp (which he found far more 'revvy' than his C90) for a fairly quiet day's riding, a ferry crossing to Haarlem, some sightseeing, food tasting and so on, and just 55 miles were covered.

Tuesday, May 7 was a moped-free day. Our hotel had a classic US Chevrolet school bus which we hired to get us to and from Amsterdam, about 16 miles away. As soon as we arrived I approached a boat tour operator and negotiated a decent



discount on an exclusive party trip. Then Pat Keeling squeezed an extra few euros off the price – a potential Brexit negotiator?

Later we found the famous flea market, and a shop selling edible insects! Howard went off to see if there was anything worth liberating in the Rijksmuseum, and the rest of us (purely for the record) went off to do a risk assessment on the red light district. I tried to get a donation to our charity from one of the lady display models, but she declined, saying sweetly: “Sorry, no photos.”

A text informed us that the spokes had arrived – well done, Ben! – and between Madam Suzie’s massage parlour and a ‘gentleman’s service station,’ we found a tool shop! Alan bought a Chinese junior hacksaw and a packet of British Eclipse blades.

The school bus arrived at 8pm, and by 9pm the ‘black gang,’ Austin Reed and myself, were battling with seized and rusted nuts (lack of maintenance mentioned!) before eventually getting the wheel out, and Dave and Pete took over in the hotel bedroom!

Dave Keeling carefully sawed all the old spokes, Pete sorted the new ones (90-degree crank or 80-degree + wobbly end) and I videoed the performance. By 11pm the job was done and it was drinks all round!

Six o’clock in the morning on Wednesday, May 8 found Dave and Alan sitting on the car park Tarmac, Dave adjusting the spokes with a little cardboard jig he’d created and a shifting spanner (no spoke key!). The Keelings are essential ingredients on any Wobblers event!

When those two went off for breakfast, Austin and I took over, filing the raw ends of the spokes with my tiny flat file – but it was the wrong profile. Top negotiator Howard came to our rescue, appearing with a new half round file he’d borrowed from the hotel maintenance man – talk about teamwork, we should be in government!

Tyre refitted with just my size 7 boots (no levers used), Alan was back on line by 8am.

Ben arrived with a couple other OMS riders for the day’s ‘dyke’ run, and lunch at Hoorn. On a nice wide dyke top, Pete Hansen’s Moto Guzzi shot past me, followed by his wife Anne on the Honda Sky, but just as she came in front she braked hard because something had shot off Pete’s bike. He’d hit a particularly vicious speed hump and a saddle bag had let go, just missing Anne and ending up in the water. Our wing mirrors kissed as I did a frantic swerve to avoid the Honda, and Pete was seen ruefully paddling in the water to retrieve his bag.



Then it was on to an amazing steam engine museum, and finally Magemblick. It had been another superb tour, with 77 miles covered and no real incidents apart from soggy shoes!

Ben and the OMS riders once again acted as our guides on Thursday, May 11. Holland has many main roads, but as they are so busy, the option is to ride along the tiny byways, some restricted to only bikes and mopeds, and they are an amazing way to experience the countryside.

Before we left, Pete Hansen ran an impromptu training session on the 'last man drop off' system. We had this down to a T and never lost anyone over the whole tour.

On our final day, Friday, May 12, Nico came up from Geldermalsen to guide us part way to the famous Louwman automobile museum at De Haag, where Dave's friend Dick (from the Moto Guzzi club) was to guide us to Europort, and sadly, for the first time, it was raining heavily.

After 20 miles Alan got a puncture in the tyre of the newly rebuilt rear wheel! It was nothing to do with our workmanship, but rather a really nasty piece of metal! Having already done three C90 rear wheel strips, though, this time I had the job done in half an hour.

The rain had stopped, but not our troublesome challenges. The clutch

on Nico's 175 DKW jammed and the control cable suddenly had a lot of slack. We adjusted it twice but to no avail. I tried a tyre lever against the footrest/clutch push rod, but it was solid (we later found, on stripping, that it had one too many clutch plates fitted!)

At this point Nico decided to organise a local member to come out to help. Dave was unsuccessful in contacting Dick, who'd left his phone at home, but after an hour and a half's delay communication was established. The new guide appeared and a new route, abandoning the museum, was organised to put us back on schedule.

Den Haag is a difficult part of Holland to navigate for the visitor. There are a few large rivers to cross, requiring small ferries, and without local knowledge we'd have been hard pressed to make the Hull ferry in time.

With Dick's help, however, we arrived with an hour or so to spare.

During our 'invasion', we covered a total distance of 530 miles, and the trip would have been impossible without the support of Nico and the OMS Club.

Doug McGarvie struck gold when he located and cultivated the friendly link with this group, so well done him and many thanks to the many OMS riders.



The action squad gets down to a serious bit of wheelbuilding in a hotel bedroom after no fewer than eight spokes went 'ping' on Wobbler Alan Griffiths' Honda 90.

(Een vertaling van dit artikel kun je vinden op de website bij Ritverslagen)



UITNODIGING TECHNISCHE AVOND OMS

Deze avond wordt verzorgd door Arris Kramer.

Arris is gespecialiseerd in revisie van vliegwiel-ontstekingen, magneetontstekingen en dynamo's.

Hij wil ons met plezier hier alles over uitleggen.

De Technische avond wordt gehouden op:

Zaterdag, 3 maart 2018

Zalencentrum 't Klooster, Klooster 1, 4132 BM Vianen

Zaal geopend vanaf 19.30 uur

Aanvang 20.00 uur

Aanmelden is verplicht, bij de secretaris via e-mail secretaris@oudmaarsterk.nl of telefonisch: 06-57373182

Kosten: € 5, voor Leden en € 10, voor gasten



Naar Santiago de Compostella

Deel 2 Dag 1 t/m 4

Dag 1 - 19 mei 2017

Numansdorp via Vlissingen naar Lille (Rijsel) – Santiago de Compostella



De avond voor vertrek bracht kleinzoon Quinn een tekening met daarop de reisroute; Numansdorp - Santiago de Compostella, natuurlijk nam opa Evert deze mee als ondersteuning. In de ochtend stonden we om 07:00 uur op. Dini, Emiel, Laura, Dennis, Joa, Arno en buurvrouw Tineke kwamen in tussentijd aan om de ons later uit te zwaaien. Het ontroerde. Zij hebben geholpen met de brommers beladen. Het miezerde enigszins, maar zódanig dat wij, ons

waterdicht hebben aangekleed, wat voor veel hilariteit zorgde.

Na iedereen omhelsd en vaar-wel te hebben gezegd, vertrokken we om 09:15 uur.

De brommers werden aangeduwd, verlichting nogmaals gecontroleerd en toen het gas erop!



Route getekend door Quinn



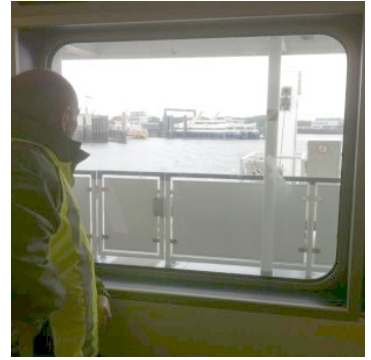
Evert reed voorop omdat hij de weg en brommerpaden naar Vlissingen wegens zijn vroegere vak blindelings kent. Zierikzee - Goes - 's-Heer-Arendskerke - Vlissingen. Onderweg was er geen zonnestraal te zien, wel veel regen.



Het was de bedoeling om na 50 km te stoppen en even wandelen om de spieren wat lucht te geven en van bromfiets te wisselen voor een andere zit. Dit al was echter niet nodig omdat alles zeer voorspoedig verliep.



Op de overzet naar Breskens



Uitzicht



Westerschelde

Van de zuidwestenwind op de Zeelandbrug hadden we geen last. Net voor twaalfen arriveerden we na 96 kilometer met droog weer bij het hoofdstation van Vlissingen. We werden onmiddellijk door twee blonde dames met fietsen aangesproken over wat we gingen doen. Evert meldde dat we naar de overkant gingen (Zeeuws-Vlaanderen). In de ouderwetse

stationsrestauratie werd heerlijke soep gegeten en kaartjes gekocht voor de Catamaran-Ferry naar Breskens. De Westerschelde is echt een belevenis, druk bevaren door schepen van en naar Antwerpen. In de Ferry-haven van Vlissingen liggen snelle loodsboten, een enkele zeesleper (hoofdzakelijk voor het lostrekken van vastgelopen schepen op de vele zandplaten) en een moderne reddingsboot van de KNRM.

Aangekomen in Breskens zijn we lopend aan wal gegaan. Na 100 meter te hebben gereden, stopten we om onze tanks van Nafta te voorzien. De tocht werd voortgezet naar Sluis, Damme, Brugge, Torhout, Roeselare, Menen, Bondues en Lille (Rijsel). Dit alles nog zonder navigatie. Naar Sluis was er een omleiding en raakten we even de weg kwijt. Na een paar vraagpogingen zaten we gelukkig weer op het juiste pad. Vanuit Sluis reden we langs het kanaal naar Damme-Brugge. Een prachtig landschap, niets verkaveld en geen kaalslag. Damme werd meer langsgereden, een klein stadje met veel oude gebouwen en tevens de stad van Tijn Uylenspiegel en Lamme Goedzak.



Damme verkreeg in 1180 Stadsrechten. Doorgereden naar Brugge, eenmaal in Brugge richting Torhout nog even aan politieauto gevraagd of we goedzaten, dat werd met veel gelach bevestigd. In Torhout andermaal getankt en op naar Roeselare, In Roeselare de binnenring genomen om weer op de doorgaande weg uit te komen richting Menen. Na Menen begon de oranje brommer minder te lopen, uiteindelijk gewisseld van brommer en gelukkig deed zij het later weer prima. Afslag Bondues naar het westen en met een boog om Lille (Rijsel) naar Lomme, vanuit daar met de navigatie naar het slaapadres, Campanille Sud.

*Campanille Sud Lille**Selfie*

Deze eerste dag hebben we 240 kilometer gereden met eigenlijk een hoog gemiddelde, naar schatting 35 km/uur. Na inchecken en een uurtje te hebben gelegen, zijn we gaan eten, de route voor de volgende dag bekeken en een hotel voor de dag erna in Beauvais geboekt.

Dag 2 - 20 mei 2017

Lille (Rijsel) - Beauvais (ten noorden van Parijs)

De wekker ging om 07:00 uur en na een ontbijt, lunch inpakken, route bekijken, TomTom instellen en nog wat sleutelen aan de oranje brommer, konden we vertrekken.





De route bestaat uit kilometerslange geasfalteerde landbouwwegen. Onderweg komen we door veel kleine dorpjes en rijden we langs grote akkers van zo'n 100-200 hectare tarwe. Hier en daar vlogen vanuit de berm wat patrijzen op. Het weer was goed, op een klein buitje na. Regenkleding was niet nodig. In de omgeving van Arras werd soep gegeten en een hap baguette met kaas. Het smaakte voortreffelijk.

Na de lunch richting Amiens hield het oranje brommertje wat in, snelheid viel behoorlijk terug. Carburateur eraf, schoongemaakt en weer verder,

Om 20:00 uur kwamen we aan in Beauvais Sud. De brommers gestald met een groot slot en motorhoes er om heen. Daarna een goed smakend laat diner bij de Buffalo-Grill en een heerlijk bed in het Kyriad-hotel.

Beauvais, in het departement Oise regio Hauts-de-France, met 55.000 inwoners heeft de hoogste gotische kathedraal (48 meter tot aan de gewelven) van de wereld.



Kyriad Beauvais



St. Pieter Kathedraal Beauvais

Dag 3 - 21 mei 2017

Beauvais - Chateaudun

Inmiddels zondag, onze planning was zondag langs Parijs naar onze bestemming te gaan omdat tijdens de dag des Heren, vrachtverkeer in Frankrijk verboden is.

Bij vertrek was het mooi weer.



TomTom instellen was een uitdaging want hij herkende de straatnaam van het hotel niet.

Bij de Esso hebben we 10 liter getankt, in kannen om zelf te mengen met maatbeker voor de mengsmering van 1:40. Onderweg kwamen we door een dorpje waar een echte broodbakkerslucht hing...

De brommers gestopt en in een winkelgalerij zat een bakker, slager, visboer, kaasboer en groente- en fruitman. We hebben er een heerlijke lunch bij elkaar gekocht. Op de parkeerplaats was veel belangstelling voor de brommers.



Lunch

Na ongeveer 100 km begon het oranje brommertje weer kuren te vertonen om later op de dag er vervolgens helemaal mee op te houden. De laatste kilometers moest hij op sleeptouw bij de andere brommer.

Rond 23:00 uur waren we na een zoektocht, via een luguber industrieterrein en door de hulp van een aardige Amerikaan, bij het hotel aangekomen. Snel hebben we het ongeruste thuisfront ingelicht.

Eten kon helaas niet meer, dus we moesten het doen met chips en drinken uit de automaat. We gingen moe naar bed.



Kathedraal Chartres, vanaf Chartres haperde de mobylette



Dag 4 - 22 mei 2017

Chateaudun

Chateaudun is een plaatsje in het departement Euro-et-Loir en werd tijdens WO II blootgesteld aan een aantal bomaanslagen. Het station-vliegveld en de wijk Madeleine werden zwaar getroffen.

Door de vermoeiende dag van gisteren had de nachtrust ons goed gedaan. Na het ontbijt is Stan gaan sleutelen aan de oranje Mobylette en deed Evert ondertussen wat boodschappen bij de Inter-Marché.

Na van alles geprobeerd en gecheckt te hebben bleef het brommertje niet thuis geven, goede raad was duur. Henk, Kapteyn Mobylette – specialist bij uitstek, tevens vriend, was tijdens het sleutelen diverse malen gebeld voor advies.

Eindconclusie: een nieuwe carburateur en die zat nou net niet in ons onderdelenpakket!

Henk meldde dat met een koeriersdienst, deze er binnen 2 dagen zou zijn.



Bromfiets in de schaduw

Stan belde broer Michael met het verzoek ons te komen redden, zijn tandartsbezoek voor de volgende dag werd afgezegd. Henk heeft daarna Michael gebeld over wat en hoe.



Ibis Budget Hotel Chateaudun

Sociale Stan helpt de poetsvrouw met het verwisselen van de vuilniszak

De dag kwamen we verder prima door, wandelend in de omgeving, met heerlijk zonnig weer. In de berm stonden massaal de bijenorchis en gevlekte klavers, planten die in Nederland hoog in de natuurwaarde lijst staan, leuk! De verplichte rustdag was ook goed om de gedachten een beetje te ordenen. Na het thuisfront geïnformeerd te hebben zei Dini dat een beetje tegenslag ook wel hoort bij een pelgrimstocht en gelijk heeft ze.

De dag kwamen we verder prima door, wandelend in de omgeving, met



Reparatie poging



Nog 'n poging

De volgende dag arriveerde er twee reddende engelen met een vracht aan reserve delen, maar ook een zelfde Mobylette!! (Nieuwegein/Helmond/Chateaudun 'n 700 kilometer!!!)



Vit de oude doos

PUCH

Oostenrijk

Skybolt

f 945,—



Luxe uitvoering van een populaire bromfiets, waarbij de royale toepassing van kunststof de aandacht trekt.

MOTOR:

Puch - tweetakt - Boring 38 mm - slag 43 mm - Cilinderinhoud 49 cc - Drie versnellingen met handschakeling - Achterwielaandrijving door middel van een ketting - Primaire transmissie met tandwielen - Ventilatorcooling - Mengverhouding brandstof 1 : 25 - Staande start.

RIJWIELGEDEELTE:

Geperst doosframe in verzwaarde uitvoering - Telescopische voorvering met hydraulische demping - Scharnierende achtervork met hydraulische demping - Steekas in voor- en achterwiel - Volnaaf trommelremmen in voor- en achterwiel - Tankinhoud 11 liter - Gewicht bromfiets 62 kg - Voorspatbord, lamp- en stuurbekleding alsmede kettingkast vervaardigd van kunststof - Uitrusting: met buddyseat, stuurslot, km-teller, twee gereedschapstommels, pomp - Leverbaar met kofferrek (f 16.—), beenschilden (f 48.50).

ANDERE PUCH MODELLEN:

Scrambler Skycross 3V - Buisframe - Drie versnellingen - Prijs f 1125.

Skyrider I - Twee versnellingen f 768.— - Drie versnellingen f 798.—

Skyrider II - Twee versnellingen f 768.— - Drie versnellingen f 798.—

IMPORTEUR: R. S. Stokvis & Zonen N.V. te Rotterdam.



Koffieklats De Kwakel

ritverslag: zondag 13 augustus 2017

De Kwakelrit is bij uitstek geschikt om eens met een wat langzamere brommer te komen.

Nu ja, langzaam ? Harry rijdt voorop met een Solex en op sommige stukken haalt deze toch nog wel 35 km/uur. In elk geval, mijn Berini van Gazelle VEV21 uit 1970 met Anker Laura blokje zal het niet te warm krijgen.



Een mondvol zo'n bromfietsnaam, maar wel duidelijk: Berini/ Pluvier was in 1964 failliet gegaan en overgenomen door de Anker Kolen Maatschappij, Gazelle leverde vanaf 1968 de frames, VEV betekent voor- en achtervering en 21 is de wielmaat. En Laura was een steenkolenmijn die vanwege de mijnsluitingen in 1966 overstapte naar bromfietsen en als Laura Motoren verder ging. Een Anker blokje zat in die tijd onder heel veel verschillende merken bromfiets.

Op naar De Kwakel! Hmmm, nog voor ik Amstelveen uit ben, zie ik in de verte wel een erg donkere lucht. Doorgaan of terugrijden voor het regenpak? Doe je dat niet dan weet je bijna zeker dat het gaat regenen, dus alsnog het regenpak opgehaald. Daarom wat later dan anders bij de start gekomen. Gelukkig was er nog genoeg koffie met koek, welke gastvrij ter beschikking was gesteld door café "Cobus".

Klokslag 11 uur klinkt een fluitsignaal en daar gaat Harry er al vandoor. Door Vrouwentroost (wat zou daar vroeger toch gebeurd zijn?) en het centrum van Aalsmeer. Bij Aalsmeerderbrug steken we de Ringvaart over en rijden langs het water naar Rijsenhout. Via de Bennebroekerweg gaan we over de A4 heen en komen verderop uit bij Zwaanshoek aan de andere kant van de Haarlemmermeer. Door Bennebroek en dan slaan we rechtsaf langs de Leideevaart. Helaas heeft dit eerste stuk nogal veel verkeers-(beter gezegd stop-) lichten, maar wil je niet elk jaar dezelfde route rijden dan is dat hier in de randstad nu eenmaal niet te vermijden.

De Leidsevaart was vroeger d.m.v. de trekschuit een hoofdverbinding tussen Haarlem en Leiden. Uit mijn jeugd herinner ik mij dat er ook veel vis zat.



Vissen deed je toen met een bamboehengel bestaande uit wel 7 losse stukken die je in elkaar moest zetten.

Bij station Aerdenhout draaien we de Zandvoorterweg op en verderop rechtsaf richting Bloemendaal. Even een kleine détour langs het bekende pannenkoekrestaurant 'Kraantje Lek'

met daarachter het hoge duin De Blinkert. Hier staat een bronzen replica van de in het verleden bekende holle boom waar de



Haarlemse kinderen uit voort kwamen, althans dat werd ons vroeger verteld.

In Bloemendaal worden we een paar maal ingehaald door een snelle Ducati, wat moet die toch? Het antwoord is te vinden op onze website www.oudmaarsterk.nl onder "Foto Video".

Hoewel in de buurt, laten we het kopje van Bloemendaal (letterlijk) links liggen. Wie het klimvermogen van zijn bromfiets wil ervaren moet eens over de Hoge Duin en Daalseweg in Bloemendaal rijden. Een slingerende weg door de duinen met

een hoogste top van 43 meter, een gemiddeld stijgingspercentage van 3.8% en een steilste klim van 6.6% over 300 meter.



Waar we wel langs rijden is de ruïne van Brederode in Santpoort-Zuid. (Kasteel anno 1300 van de heren van Brederode. Diverse malen belegerd en weer opgebouwd. In 1573 na het beleg van Haarlem geplunderd en in brand gestoken door de Spanjaarden. Daarna niet meer herbouwd.)

Even verderop komen we voorbij het landgoed Duin en Kruidberg. In het verleden o.a in gebruik als conferentie- en trainingscentrum voor de ABN/AMRO Bank. Tegenwoordig als hotel.

Via station Santpoort-Noord en de



Santpoortsedreef komen we in Velslerbroek.

(Sedert de jaren 80 in de vorige eeuw een uitbreidingsgebied tussen Santpoort, Haarlem-Noord en Velsen. NB De component 'broek' staat voor '(veen-)moeras')

Lunchpauze in Spaarndam bij café 'De Toerist'. Sommige van ons maken van



de gelegenheid gebruik voor het bezichtigen van het standbeeld van Hansje Brinkers, de jongen met de vinger in de dijk.

Na de lunch rijden we over een (hobbelige) binnendijk naar Halfweg en Zwanenburg en vandaar langs de Ringvaart door Lijnden, Badhoevedorp en Nieuwe Meer tot aan de draaibrug bij Schiphol-Oost. Dan een stukje door het Amsterdamse Bos en de Bosrandweg leidt ons naar Bovenkerk. In Bovenkerk zien we de zeer bekende Sint-Urbanuskerk (anno 1888) met daartegenover café 't Silversant. De eerste is een aanvliegpunt voor vliegtuigen richting Schiphol-Oost en het café was tijdens mijn werkzame jaren een geliefde plek voor bedrijfsuitjes met B&B (= bier en bitterballen).

Na Bovenkerk rijden we langs de provinciale weg richting Uithoorn en gaan verderop linksaf de Nesserlaan op. Deze eindigt bij de Amstel en die volgen we tot in Uithoorn.

(Tussen de Nesserlaan en Nes a/d Amstel ligt het bij oldtimer liefhebbers bekende café met terras De Zwarte Kat. Helaas gaat deze dit jaar sluiten. Het gebouw uit 1880 is in slechte staat en de eigenaar gaat met pensioen.)

Na het oversteken van de N196 (de voormalige N201 door Uithoorn) rijden we over de Boterdijk en komen tegen 4 uur weer terug in De Kwakel. Al met al een prachtige rit. Kees Hölscher en Harry Katteler verdienen daarvoor zeker een compliment. En ondanks de hier en daar donkere regenwolken wisten zij ons daar handig tussendoor te manoeuvreren. Dus nat zijn we niet geworden. Of kwam dat doordat ik toch mijn regenpak nog even ben gaan ophalen?

Een tweede compliment gaat naar de deelnemers zelf. Ondanks het wat traditiegetrouwe langzamere tempo dan bij andere OMS ritten werd er zeer gedisciplineerd gereden.

Peter Snellens



Mijn Trots

Een rubriek die in 2004 in het Bulletin stond.

Tegenwoordig is het voor velen makkelijk om wat foto's te nemen van je favoriete oldtimer.

En iedereen weet wel waar die hem op de kop getikt heeft, of hoe lang het was geleden dat je je tweewieler aanschafte.

Voor de een is het 'n opknopklus en voor de ander is de originele staat het grote doel. Kortom, je oldtimer is er een om trots op te zijn. De inhoud mag gerust meer zijn dan 1 Bulletin-pagina en er mogen ook meerdere foto's worden aangeleverd.

Wil je jouw paradepaardje en het verhaal er achter in het Bulletin showen, of op de website een plekje geven?

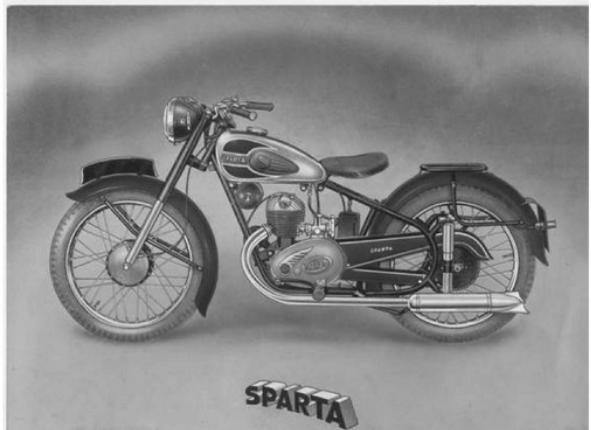
Neem dan contact op met de redactie.

Jan van der Poel



Mijn trots

Of liever: één ervan, nl. die welke met O.M.S. te doen heeft. In juni 1990 was ik via de Enschedese singels onderweg van A naar B, toen een bovennatuurlijke macht mij de binnenstad in deed rijden en in de Lombokstraat liet stoppen. Voor het Motorpaleis van Piet van Dijk. Als regionaal service-manager van de VW-importeur had ik de beschikking over de modernste zaak-auto, dus wat moest ik hier? De eerder genoemde macht deed mij uitstappen en naar binnen gaan. Toen er na een poosje een verkoper naderde, moest ik wel wat verzinnen. "Ik ben op zoek naar een oude Jawa of Sparta, want daar heb ik ooit op gereden." Een Sparta stond nog wel ergens. Toen wij hem gevonden hadden, bleek dat exact dezelfde machine te zijn als die waarop ik in 't begin van de jaren 50 wekelijks tussen Zwolle en Voorburg op en neer reed. Verkocht dus. Met Innen kentekenbewijs.



Bij de VW-subdealer in Eibergen vond ik een werkplek en gezamenlijk maakten wij de balans op. Het was een Sparta, type 250 SL, één cilinder, 250 cc Villiers motor. Eerste afgifte kenteken: 3 juli 1954. Roest had op alle chromewerk toegeslagen plus de koplampreflector en het voorspatbord. Bedrading en accu waren verdwenen. Maar de motor zat niet vast! De km-teller stond op 22.000 en een beetje. Uit het kastje in de tank kwam wat oud gereedschap en het originele instructieboekje. Alle chromewerk, incl. de tank, gingen naar Janssen Chroom met de opmerking: "Heeft geen haast, maar moet goed." Na vier maanden kwam het laatste stuk terug. Een passende koplampreflector kwam uit de reguliere onderdelenhandel. Dan nog bedrading hersteld, wielen laten voorzien van RVS-spaken, banden via werkgever gekocht bij Continental (dochterbedrijf). De motor werd (op de gok) ongemoeid gelaten. Toen al het andere weer gemontereerd was, bleek 3x trappen voldoende om de Sparta nieuw leven in te blazen. Met het uitblazen van een geweldige zwarte rookpluin. In augustus 1991 werd het voertuig goedgekeurd.

De totale kosten hebben bedragen:	aanschaf motor	fl. 1.000,- (€ 454,-)
	totale kosten restauratie	fl. 1.200,- (€ 545,-)

Tijdens het bezoek aan een oldtimerbeurs, ik meen dat het in Rosmalen was, zag ik de stand van Oud Maar Sterk: ik viel als een blok voor die naam en werd lid. Na een korte onderbreking ben ik dat nog steeds. De enige "makke" die voor mij aan O.M.S. kleef is, naar mijn bescheiden mening, dat vrijwel alle ritten (te) ver van mijn woonplaats plaats hebben. Maar dat ligt dus aan mij. De Sparta behoort dan wel tot mijn trots, maar dat doet mijn modelspoorbaan ook en de postzegelverzameling en de caravan en de boot bijvoorbeeld. Dan moet je af en toe keuzes maken.

Karel Tonn



Maximaalrit Rhenoy

ritverslag: zondag 27 augustus 2017

Elders leest u onze ervaringen bij de IKWR in Engeland, maar nu gaat het over de Maximaalrit.

Deze was zoals we van Nico c.s. gewend zijn weer prima voorbereid. Een feest om mee te mogen rijden. Maar ook hilarisch op een bepaald ogenblik.

neemt dat signaal even serieus. Sommigen moesten echt even opschieten om toch nog mee te kunnen rijden. Gelukkig bleef de voorrijder 400 meter verderop wachten tot de stoet met plm 30 à 35 voertuigen toch compleet was.



Uw verslaggever was een beetje laat, om tien voor half elf aangekomen op de Dorpsstraat.

Nico, Ria en familie hadden een fantastische ontvangst voorbereid, volop echte goeie heerlijke koffie en lekkere koeken.

Met hulp van een microfoon waar een luidspreker aan zit, ach hoe heet zo'n draagbaar blérapparaat toch eigenlijk, werd om tien voor elf duidelijk aangegeven, dat er over tien minuten vertrokken zou worden. (Zo'n apparaat heet megafoon.) Nou dat gebeurde ook. Niet iedereen

De bromfietsen en de motoren reden gezamenlijk volgens het Follow-up systeem in goed Nederlands, ook bekend als het Drop-off systeem in goed Engels. Verderop meer hierover.

Vanuit Rhenoy ging het onder Culemborg door naar Beusichem en Zoelmond voor een kleine tussenstop om de benen even te strekken. Na het benen strekken weer verder naar Maurik met zijn spannende kronkelweggetjes tussen de vele boomgaarden, waarna het tijd was voor de lunch.

Dit was een ware belevenis, wij werden op onze wenken bediend. De bestellingen werden tot driemaal toe opgenomen en het uitserveren ging ook in etappes. Eerst de drankjes, dan de sneetjes brood, dan de soep, vervolgens de borden, even later het bestek, vervolgens het beleg van het



broodje, en even later het kroketje.



Vanaf dat punt opnieuw de binnenwegen opgezocht en de benen gestrekt in de buurt van Echteld.

Auto's komen we hier niet veel tegen, wel fietsers en wandelaars. Een aantal knijpt bij voorbaat de neus dicht, nog voordat we hen genaderd zijn.

Zo weet je onder elkaar een goede conversatie op te bouwen, daar is dan meer dan tijd genoeg voor. Afrekenen daarentegen ging in verhouding razendsnel met een mobiel pinapparaat. Gelukkig was er in de planning voldoende tijd ingeruimd.

Verder meer hierover.

Tegen half drie vertrekken we, en volgen we Rijnbandijk in oostelijke richting. Als we bij Kesteren Rhenen zien liggen aan de overzijde van de Rijn, en wij andere wegen en weggetjes in de Betuwe willen

opzoeken, duikt een groepje snelle motorrijders tussen ons neer met de bedoeling om??

Ik heb het niet gezien, maar een snelle onfortuinlijke komt onder aan de dijk terecht.

Gelukkig zonder serieuze gevolgen. Zijn snelle vrienden hebben hem weer op pad geholpen naar verluidd. Belangrijke les: Nooit zomaar OMS'ers doorkruisen!

Na de stop zijn we weer vertrokken en zijn we de rand van de koninklijke stad Buren gepasseerd.

Mensen doe één ding niet: Op zondag bij mooi weer naar Buren gaan, véél en véél te druk.

Daarom is de familie Van Buren verhuisd. Die wil meer, maar niet in de drukte wonen.

Een klein stukje verderop gestopt bij een mega-stal met zitjes ervoor.



Blijkt een ijs-boerderij te zijn.



Het heerlijkste ijs van onder uit koe via een quick-deep-freezer met aromaatjes erbij omgetoverd in echt overheerlijk ijs met de meest betoverende smaken. Citroen, strachiatelli, chocolade, noem maar op...

Als het ijs genuttigd is, stapt de meute weer op om verder te gaan. We rijden door Landgoed Mariënwaard met zijn smalle lanen. Een nieuwe XC90, type tank met een deftige mijnheer aan het stuur moet uit respect voor de onder-de-50-cc en enkele meer cc-ers diep de berm in. Zou het de landheer zijn geweest? Een fraai landgoed is het. En heel bijzonder dat je er doorheen mag.

Even later reden we door Beesd, zaten we langs de Linge, en kwamen we tegen een uur of vijf weer in de Dorpsstraat aan. Hier nog gezellig nagepraat onder het genot van een

afzakkertje.

Korte kenschets;

- Plm 30 à 35 voertuigen waarvan ongeveer 8 motorfietsen van welke enkele vrijstelling hadden.

Het oudste voertuig was een Zündapp uit 1937. Geen pech gevallen, bravo!

- Gastvrij, gezellig, goed georganiseerd, lunch hilarisch, prachtige route plm 101 km.
- Prachtig weer, zonovergoten, behoorlijk warm. En soms erg mistig, hoe kan dat?

- Follow-up systeem: Werd afwisselend toegepast.

Nico en familie, Peter en Wilma als volgers, standby mensen voor eventuele pech, gelukkig niet nodig, en deelnemers aan de rit, hartelijk dank voor de fantastische dag!

Michael van Asten





Maximaal Rijplezier

EEN PERFECTE RIT, WAT WIL JE MEER?

De laatste Maximaalrit was geweldig. Gastvrije ontvangst, prima sfeertje, goed georganiseerd, mooie route en fantastisch weer. Wat wil je meer?

Nou, dit:

Ten eerste dat afspraken worden nagekomen, liefst goed.

Voor wat betreft het Follow-up systeem 3 dingen:

- * Er stond niet altijd een "richtingaanwijzer" bij een kruising of splitsing van wegen;
- * Er werd niet altijd een goede duidelijk zichtbare positie gekozen door de richtingaanwijzer;
- * Het gebeurde een enkele keer dat de richtingaanwijzer al weg was voordat de laatste rijders ter plekke waren.

En dit laatste overkwam mij en de achter-rijder Peter. Ik moest tussen Beesd en Culemborg even stoppen om een boutje van het motorfiets-windscherm vast te draaien. De stoet reed verder. Wij dachten dat de stoet rechtdoor gegaan was, omdat er bij de volgende T splitsing geen richtingaanwijzer stond. Maar nee, de stoet was linksaf geslagen. Toevallig zagen we dat, konden snel keren, en in volle vaart erachteraan gaan. Dan is er toch niets aan de hand, zou je denken?

Mis, er is wel wat aan de hand. De stoet dreigt uit elkaar te vallen.

Motto: De "richtingaanwijzer" wacht tot iedereen voorbij is. En voegt dan als laatste voor de achterrijder weer in. Scheur dan niet weer langs alle anderen naar voren om dan weer opnieuw als richtingaanwijzer te gaan fungeren.

Het geeft anderen geen kans om zich ook het follow-up systeem eigen te maken, en geeft alleen maar onrust. Natuurlijk mag je ingrijpen als je ziet dat de rijders het systeem niet hanteren, maar geef ze wel die kans.

De deelnemers die het al onder de knie hebben, zien, terwijl ze staan te wachten, al dat moois voorbij komen. Als je dat eenmaal bewust hebt meegemaakt wil je dat vaker doen.

Wat anders:

Gelukkig was het prima weer, en toch was het soms best mistig.

Antwoord:

De hoeveelheid blauwe rook, die af en toe nadrukkelijk waarneembaar was. We leven in een tijd dat iedereen en elke instantie heel erg op de ander let.



In een tijd waar het gaat over het klimaat, schone lucht, weg- dijkafsluitingen, en thans de invoering van milieuzones hebben we genoeg om over te waken.

Dat merk je ook aan de soms demonstratief dicht geknepen neuzen langs de weg. Vooral als we er met de kleine tweetakten eens lekker tegenaan gaan. Daar maken we geen vrienden mee.

Laten we er samen op passen om niet zelf onze eigen vijand worden.

Er zijn thans goede mogelijkheden om een stuk schoner te rijden zonder in te boeten aan rijgenot.

U zult denken, waarom dit laatste stukje?

Ik was onlangs aanwezig bij een hoorzitting over de invoering van de milieuzone brom- en snorfietzen in onze hoofdstad. Zal het daarbij blijven?

W.g., Michael van Asten



Veel leden kennen Nico. Ja, die van de toer. We weten ook dat Nico graag op de motor rijdt en dat hij recentelijk weer een mooie Moto Guzzi heeft gekocht.

Dus de motorritten van OMS heerlijk meerijden op de Moto Guzzi. Alleen, hoe kom je naar de ritplaats. Op de motor of toch een andere oplossing. Dat kan bijvoorbeeld met een aanhanger. Je kunt het ook wat grootser aanpakken. Of is het toch wat te veel van het goede?

Groetjes van, Kees Wolswijk



Koffielets vanuit Beek

ritverslag: zondag 16 juli 2017

Deze route komt van Rolph Marres en was bestemd voor WW2 legervoertuigen-rit.

Herm Hofmeyer heeft deze route bewerkt voor OMS met wat toevoegingen vanuit zijn woonplaats Beek.

Vanuit Helmond via Geldrop met 2 Sparta's zonder iets vergeten te zijn via de A2 naar Beek.

Wij waren zo vroeg, dat we bij AC (huidig = het Burgerking) 'n ontbijtje wilden pikken, Dit hoefde echter omdat zowel richting Maastricht als richting Eindhoven beide gebouwen gesloten waren wegens 'n verbouwing en 'n binnenbrand.

Van armoede hebben we bij de benzinepomp 'n kop koffie met iets lekkers genuttigd. Afgesproken was dat we m'n broer en zijn vrouw zouden opwachten bij de Tangopomp in Elsloo. Wij reden rustig vanwege de ruime tijd die we hadden.

Bij de Tango stonden Patrick en zijn vrouw natuurlijk al uren te wachten! Op naar Erenfriedstraat 2 (10 min). De Sparta's uitgeladen en ons aangemeld bij Herm.

Via de achterom, konden wij in het zonnetje plaats nemen op het terras, waar we met Koffie en een keus aan verse Limburgse Vlaai ontvangen werden.

Op 'n gegeven moment stopte buiten een auto met een vernuftige Caravan, drie personen en twee Deutsche Grundligkeit motoren, Horexten. De familie Hilbers, helemaal uit Velzen (IJmuiden) zei ik, maar werd gecorrigeerd, wij komen inderdaad helemaal uit Velzen alleen vanmorgen zijn wij vanaf een nabijgelegen Camping (vakantie) naar hier gereden. De caravan is vernuftig, daar de achterkant geopend kan worden en er 2 gewichtige (letterlijk en figuurlijk) Horexten een onderkomen vinden. Ik ga ervan uit dat de familie Hilbers in 'n tent slapen.

Om 10.50 uur ons zelf en de motoren klaargemaakt. Herm was onze voorrijder en schoot vanuit zijn BMW de rit aan met een confetti-kanon!! Patrick en Marijke fungeerde met hun Guzzi als achterrijder, de Horexten als serieuze en de Sparta's als figuranten er tussen in. De familie Hofmeyer en nog 'n enkele buurtbewoners zwaaiden ons uit. Op het moment van aanrijden, zweefde de Confetti nog hoog in de lucht.

Prachtig weer en 'n serieus buitenlands landschap, vooral voor hen die ten Noorden van Midden-Limburg komen.

Via Klein Haasdal reden we in Geulhem langs Grotwoningen (sinds de jaren '30 niet meer bewoond).



Tussen Berg en Terblijt en Cadier en Keer, kom je langs een nog actieve groeve voor mergelwinning,



daarna werd het kerkdorp Banholt en Noorbeek doorkruist, vanaf hier geraak je in België.



Na St. Martens Voeren passeren we

het Kasteel St. Pieters Voeren hetwelk lang eigendom was van de Ridders der Duitse Orde. Zij waren rechtstreeks aan de Duitse Keizer verantwoording verschuldigd.

Nadat we het kasteel gepasseerd waren ging het richting Saint Jean Sart en maakten we een stop bij Abdij Val Dieu.



een zeer interessante Abdij, van oorsprong 'n Cisterciënzer-Abdij gesticht begin 1200.

Deze Abdij heeft diverse malen te lijden gehad van conflicten, de bijbehorende kerk is zelfs 4 x verwoest.

De Abdij valt nu onder het Bisdom Luik en wordt gebruikt als studiecentrum met betrekking tot solidariteit met de derde wereld. Een onzer rijders heeft voor een persoonlijke intentie kaarsen gestookt.

Hier realiseerde ik me pas goed de aanwezige hond van de fam. Hilbers. Herm bedankt voor deze stop, prachtig!



Niet ter zake doende, maar in de oude tijd had Luik een Prins-Bisschop, naast Geestelijke ook Aardse Belangen dus.

Op naar Teuven, ja hoor een plezante stop voor de maag. Moeder de Gans (geen ganzenlever hoor) heerlijk buiten aan een lange tafel met schoon weer! De oorspronkelijke rit uitzetters, waren voor deze lunch ook uitgenodigd.



Onze magen konden amper de Bourgondische Heerlijkheden verwerken. Na een bezoek aan de cour werden de motoren weer gestart. De tocht ging naar Epen, maar nog in het buitengebied van Teuven passeerde we het Monument van Den Dooden Draad (WW1) = soort IJzeren Gordijn maar dan onder



Hoogspanning (2000 Volt) zodat elke vlucht met de dood bekocht werd.

Het IJzeren Gordijn was 'n

200 km lang en stond op onze grens met België, van Vaals tot aan Cadzand.

(Tijdens WW1 werden 'n miljoen Belgen opgevangen in Nederlands Limburg en Noord-Brabant).



Na Epen via Gulpen, Elkenrade Eys naar de Bernardushoeve in Voerendaal.

Onderweg belandde we in 'n wielren wedstrijd / tocht die in ieder geval voor enige hilariteit zorgde. Zo naïef als Brabanders en Limburgers zijn probeerden wij door wat afzettingen, tegen de stroom in te rijden (fam. Hilbers Sorry!) We zijn toch maar gekeerd en terug gereden. Onderwijl hebben we genoten van prachtige vergezichten, die met enige verbeelding lijken op Toscane.

Ik ben kennelijk ook nog te zwaar en tevens 'n niet echt capabel motorrijder en vertraagde ernstig de rit.

De lange hellingen waren niet geschikt voor de hoogste versnelling van de door mij bereiden Sparta en de 2de



versnelling klapte er regelmatig uit, de oplossing: m'n voet onder het voetpedaal. De achterrijder (m'n Broer en Schoone Zus), kwamen naast me rijden en verboden me om deze helse machine nog mee te brengen.



Eenmaal bij de Bernardushoeve, werden de motoren her en der gestald en liepen we door de Poort naar het binnenplein om vervolgens door te gaan naar het terras. Jongens jongens wat 'n uitzicht en dat speciaal voor ons. Aan de voor ons. gereserveerde tafel zijn weer allerlei heerlijkheden genuttigd.

Na 'n 3 kwartier weer rijklaar en aan de terugtocht begonnen. Via Schin op Geul, Valkenburg, Hunneceum en Groot Genhout naar Beek.



Valkenburg, daar was ik nog nooit geweest, ik keek m'n ogen uit In het hoogseizoen zal het hier wel op 'n mondaine badplaats lijken, maar nu was het eigenlijk leeg!

Eenmaal in Beek, heb ik het spektakel met De Hilbers Caravan, op afstand gade geslagen, Vernuftig!



Sesam open U en de motoren werden rijdend gestald. Om de druk op de trekhaak te verlichten werd achter de motorfietsen een balans gewicht vastgezet, naar ik meen een Butafles. Na iedereen bedankt te hebben zijn we zeer we voldaan, naar huis gereden.

Herm, deze tocht mag je van mij komend jaar weer voorrijden.

Stan van Asten



Sallandrit De Krim

ritverslag: zaterdag 16 september 2017

Ja, wat moet je met al die woeste weersverwachtingen?

In de nacht van vrijdag op zaterdag nog even de bekende Buienradar bekeken en daar bij De Krim kon het wel eens meevallen tot 's middags een uur of drie. Dus de zinnen erop gezet om gewoon te gaan.

Zaterdagochtend plensde het behoorlijk, dus de Puch ging nat de auto in en daar gingen we voor de eerste etappe van 2 uur.

Eenmaal in De Krim was het daar toch niet geheel droog.



Er stonden al enkele auto's met aanhanger met daarop de brommers en er waren er nog onderweg liet Gerrit weten.

Uit de omgeving kwamen 'Reutel-clubgenoten' van Gerrit om ook aan de rit deel te nemen. Uiteindelijk waren we met 6 Oud Maar Sterker's en 7 Reutelaar's, mooi groepje om te toeren. Maar de regen was wel erg aanwezig en de meesten

besloten om het voor gezien te houden, hoewel het aantal druppels in de plassen steeds minder werd.

We namen nog maar een colaasje met koek en kletsten wat met elkaar.

Mijn brommer had ik wel uit de auto gehaald en hij stond te steigeren om een ritje te kunnen doen, je bent nu toch van huis en je hoeft geen trein te halen.

Na kort overleg over een te nemen route, vertrokken we met z'n vieren. Het werd geen Sallandrit.

De regen die nog kwam was echt te verwaarlozen en je kon er niet nat van worden.

Ik zag al snel de Drentseweg en later de Schoonhovenweg en reden door Hollandscheveld naar het vliegveld van Hoogeveen, daar even

de benen strekken en er verscheen blauw tussen de wolken!

Een enorme drukte zagen we bij





Fokker in Hoogeveen, die hielden een familiedag, met muziek op straat en een treintje op het terrein (2 deelnemers aan de rit hebben deze als werkgever gehad).



Vandaar reden we naar Stuifzand en over mooie binnenweggetjes kronkelde we via Zwartschaap naar Siberië.



Bij Geesbrug staken we weer een vaart over en via Zwinderen en Dalen belandde we in Coevorden. Daar kozen we er voor om een wat langere pauze te houden en wat te eten, een gehaktbal en vers gebakken patat, ze moesten nog gesneden worden, lieten zich goed smaken.



We verlieten Coevorden richting Gramsbergen en maakte een stop bij bakkerij Slatman aan de Anerveenseweg om wat lokale lekkernijen te kopen, Mini-kozakken leken me wel wat (en waren snel op toen ik eenmaal thuis was).



Vandaar was het nog maar een wipje om in De Krim te finishen. Toch een mooie rit gereden van 65 kilometer, in een prachtig gebied. Zonder: stoplichten, een HSL, een A4 naast de deur en een druk vliegveld. En droog geëindigd, alleen een wasbeurt is voldoende om alles weer te laten glimmen.

Gerrit en Mark en Gerrit, bedankt voor de mooie rit.

Jan van der Poel



Snertrit Beesd

Overpeinzingen van een achterrijder met plasproblemen

Snertrit 2017.

De overpeinzingen van een achterrijder met plasproblemen.

Zaterdagochtend 09:00 uur.

De Zündapp had ik gisteren al helemaal voorbereid en geïnspecteerd zodat die vandaag ingezet kon worden.

Vanmorgen vroeg toch van gedachten veranderd. Ik heb Peter de Koster beloofd om vandaag als achterrijder te fungeren en dan moet je over een snellere machine beschikken want er zijn altijd wel deelnemers die een flink gat in de groep laten vallen om dan dat gat te gaan dichtrijden om hun machine even op toeren te laten komen.

Als je dan daar achter wilt aansluiten kom je hopeloos power tekort.

Dat is mij al meerdere malen overkomen en zoals een bekend gezegde luidt, "DAT PAARD TRAPT MIJ NIET MEER !"

Dan maar de DKW motor pakken, even de bandenspanning controleren en de benzinetank vullen, de accu had ik van de week al eens getest

Assisteren bij de inschrijving. Helaas heeft om onverklaarbare reden geen aankondiging in het clubblad gestaan, maar wel is er heel veel over gesproken en hebben mensen waarvan we de e-mailadressen hebben hiervan meerdere berichten ontvangen en ook op de website waren de gegevens te vinden. Hierdoor echter is het normale inschrijvingsprotocol niet van toepassing en werd geaccepteerd dat deelnemers zich nog tot het laatste moment konden inschrijven.

Natuurlijk is dat heel lastig want je moet van te voren wel opgeven op



hoeveel snert en broodjes er moet worden gerekend. Voor de organisatie een grote zorg natuurlijk.

Vertrek van de groep om ca. 10:30 uur.

niet, ze blijven daar maar staan leuteren en op elkaar wachten, schiet toch eens op.

Ik maan ze maar eens, doorrijden en aansluiten, vooruit nou.



De voorrijder zowel als de achterrijder droegen een rood hesje en alle deelnemers worden geacht daar tussen in te rijden.

Dat rode hesje is belangrijk, als de voorrijder dat rode hesje van de achterrijder ziet, dan weet hij dat de rest ertussen zit en kan hij gewoon doorrijden, de achterrijder heeft wat meer zicht over de totale groep als hij het rode hesje van de voorrijder bespeurt, maar ook voor mede weggebruikers is het dan duidelijk, dat laatste rode hesje is ook de laatste rijder.

Heel vaak krijgen we als groep voorrang op rotondes en zijwegen ondanks dat we dat niet hebben.

Ik geef dan ook altijd een grote duim als dank daarvoor.

Globaal heb ik van Peter de route doorgekregen, maar ik ken ook niet iedere heg of steg.

Ik ga bij de start netjes opzij staan om iedereen voorbij te laten gaan.

Nondeju waarom komen die lui nou

Er staat er nog eentje te dralen, nou hij bekijkt het maar, misschien haalt hij ons in en misschien ook niet, ik vind het wel goed.

Na 500 mtr staat er eentje aan de kant, ik stop maar op de hoek, want die persoon raakt gegarandeerd de groep kwijt want we gaan rechtdoor op een heel vreemd kruispunt en tot de Bommelse brug weet ik de route wel.

We verlaten Beesd en Rumpt en rijden de polderwegen op, sjonge jonge wat een bagger, die boeren zijn weer flink in de weer geweest en met de regen van vannacht is het spekglad, kalm aan hier want je gaat zo onderuit op die glibberzooi.

Fijn dat het Follow-up systeem ongevraagd redelijk wordt toegepast, het is nog niet helemaal goed, maar we gaan vooruit.



We rijden Haaften binnen, een pechgeval, wat is er aan de hand? Er staan al een paar man te helpen of goede raad te geven, dus ik blijf maar even met mijn rode hesje erachter om het verkeer te waarschuwen voor obstakels.

Die obstakels zijn dan de goedbedoelende rijders die naast elkaar op de weg stoppen om te helpen of te kijken en versperren daarmee de halve rijbaan, nondeju mannen denk nou toch eens na en ga aan de kant.

Aantrappen lukt niet, dan maar aanlopen, nou Bart, jij zal de tong wel op je schoenen hebben hangen, sjongejonge wat een power, maar lopen ho maar.

Ook pa Frans probeerde het en even dacht ik dat het lukte maar na een paar meter was het weer mis.

Na nog enkele pogingen besloten Bart en Frans terug te gaan naar het vertrekpunt en daar vandaan met de auto naar de snertlocatie.

Gelukkig heb ik op de valreep voor vertrek nog het adres daarvan opgeschreven want anders had ik het ook niet geweten.

We gaan weer verder, voor de brug Zaltbommel staat de hele groep te wachten, wat is er aan de hand? Peter is er nog niet.

Oké dan rijdt ik terug naar de plek waar ik Peter voor het laatst heb gezien, daar aangekomen was er niks of niemand meer, zinloos om verder te kijken, dan maar weer terug naar de groep, inmiddels kom ik Peter ook

weer tegen, die heeft zeker via de hoofdrijbaan gereden waardoor ik hem heb gemist.

We gaan weer door, brug over en onderaan linksaf, fijn dat er weer aan follow-up wordt gedacht en fijn dat er weer mensen zijn die ons ondanks hun voorrang toch door laten gaan. Hou het wel in de gaten want er zijn altijd verrassingen te verwachten. Op de Veilingweg, waar een snelheid van 60 km per uur is toegestaan, reden we met een gangetje van ca. 40 km/uur, waarom kijkt er nou niemand van de groep eens in zijn spiegel? Ze rijden met 2 of 3 naast elkaar en beletten daarmee de mogelijkheid voor achterop komende auto's om in te halen.

Nou ja, ik kan daar op dit moment ook niks aan doen, vooruit maar. Kerkdriel, veel bekijks van bewoners en passanten, leuk hé.

Nondeju, geen follow-up hier, rechtdoor dan maar? O nee, de richtingaanwijzer zegt linksaf en ja, daar zie ik nog net de staart van de groep.

We zijn er weer bij, nou niet meer van die gaten laten vallen jullie stelletje bejaarde nozems !!!

Mooi hier en wat mazzelen we met het weer, het was zo slecht voorspeld en het is nog steeds droog en af en toe komt zelfs de zon erdoor.

Weer een kruispunt en netjes een man die de follow-up uitvoert, wel voor me invoegen hé.

Nondeju Peter, je mag wel eens een keertje een sanitaire stop houden!!



Daar hebben we de pont bij Alem, hier zijn we 'n keer in hartje zomer overgestoken, het was zo heet dat de veerman de buitenboord kranen opendraaide om het dek te koelen, vandaag was dat gelukkig niet nodig want nu stromend water moeten aanhoren zou voor mijn probleem funest worden.

Aan de overkant verder, daar blijft er weer eentje achter, langzaam rijden, laat hem maar inhalen, duurt wel even, maar dan komt hij toch voorbij en kan ik weer aansluiten, toch blij met de keuze voor de DKW.

We komen in Lith waar we door een paar woonwijken cirkelen, Peter heeft hier zeker kennissen wonen waar hij met de groep even door de straat wil rijden, nou dat zijn wel veel kennissen dan.

Rustig blijven volgen, we komen er wel.

Oijen nadert, bij het oversteken van de weg weer van die vriendelijke mensen die ons voor laten gaan, let

op Nico, die ene vanaf de andere kant nadert te snel, hou hem in de gaten en ja hoor, je ziet het aan zijn kop, ik heb voorrang. Gelukkig zagen de deelnemers voor mij dat ook en de auto aan de overkant bleef nog steeds

netjes staan wachten, die krijgt een dikke duim.

Al ruim 50 km afgelegd, we moeten er nu ongeveer wel zijn, de blaas laat zich steeds meer gelden en als ik dadelijk afstap zal ik als eerste naar het toilet moeten rennen. Dat lukte. Bij de brouwerij wachtte ons Frans en Bart al op, die onze aankomst op de gevoelige plaat vastlegden.

De foto's en films kun je met WeTransfer naar Jan van de redactie sturen, dat heeft Jan inmiddels met Bart geregeld.

De snert en de broodjes gingen erin alsof we vandaag nog helemaal niks hebben gehad, best lekker.

Omdat het een brouwerij annex horecabedrijf is, heb ik een biertje gedronken als alternatief voor mijn blaasspoeling,





dat houdt de boel op gang en ik moet veel drinken volgens de artsen.

We vertrekken weer, gevolgd door de bezemwagen met als chauffeur de zoon van Peter en gevolgd door de auto met Frans en Bart.

Het is nog steeds droog, wat treffen we het vandaag.

Maak je nou niet nijdig om die onverbeterlijke gasten die toch iedere keer weer achter me blijven.

Ik kijk maar niet meer in mijn spiegel, vallen ze af dan hebben ze pech.

Weer een pontje, mensen sluit nou even aan, we moeten er allemaal op en als het even kan ook de bezemwagen. Nou dat kon dus niet. Aan de overkant dan maar wachten op de bezemwagen anders weet die ook de weg niet meer.



Volgende keer dit soort overtochten

maar eens regelen, voor de Wirral Wobblers rekende ik alles in een keer af op een paar abonnementskaarten, dat is goedkoper en het gaat sneller. De kosten kunnen van te voren bij de deelname worden voldaan, toch maar eens over nadenken.

Toch een hele mooie rit vandaag en weer eens in een andere omgeving waar we wel eens eerder zijn geweest maar nooit zo uitbundig als nu. Je hebt er best veel werk van gemaakt Peter!

Heerewaarden, vanaf hier moeten de brommers over het fietspad en de motoren over de provinciale weg richting Sluis St. Andries en Rossum. Ondanks instructies van Peter zijn de bromfietsen te ver doorgereden, Peter er maar weer achteraan dus, toen ontbrak er nog 1.

Langs de dijk (Waal) gestopt en Peter weer terug om dat verloren schaap op te zoeken.

Ik begin zo langzamerhand een beetje te balen van dat ongeorganiseerde gedrag van enkele bromfietsrijders, dat is voor zover ik mij herinner altijd al zo geweest. Er zijn er altijd een paar bij die niet luisteren naar de instructies en maar een eind weg karren.

Als jij je hierin herkent, dan daag ik je uit om ook eens een rit te organiseren, je komt er dan vanzelf achter hoeveel werk je alleen al aan dit soort dingen hebt, het kan de dag maken of breken.



Mijn humeur werd er ook niet veel beter op want mijn blaas speelde weer op en dat noodzaakte mij om ondanks al het toekijkende volk te gaan staan sluikezeiken.

Dat heb ik weer gered, op nu voor de laatste etappe.

We naderen Beesd, Peter staat te wachten en vraagt of we gezien het late tijdstip nog even langs de ijsboer gaan of niet. Niet doen, dat duurt te lang en bij de Notenboom moeten we vandaag ook door omstandigheden bij tijds weg zijn.

De groep staat voor de afslag netjes te wachten en ik leidt ze rechtsaf richting eindpunt.

Weer is er zo'n aardige chauffeur die ons voorrang geeft en daarbij ook nog even zwaait.

Ach ja, dat blauwe C3tje, dat is mijn dochter die daar net komt aanrijden en pa met dat hele zootje ongeregeld de hoek om ziet komen.

Achterrijder zijn is een eenzame job maar ook erg spannend, want je

moet alles voor je in de gaten houden, maar helaas ook te vaak achter je. Het is absoluut belangrijk dat je de route kent of tenminste volledig op papier bij je hebt evenals het adres en telefoonnummer van de lunchlocatie en de telefoonnummers van de voorrijder en de bezemwagen. Ook moet je op zeker moment eelt op je rug en op je ziel hebben want vaak wordt er helemaal geen rekening met jou als achterrijder gehouden.

Peter, Wilma en zoon Dennis met de bezemwagen, bedankt voor deze mooie rit en bedank namens mij en namens OMS ook de andere Kekummers die netjes in de staart bleven rijden.

Nico Middelkoop,
(chagrijnige urologie patiënt),
(heeft niks met horlogemaker van doen maar je wordt er wel eens getikt van, je moet maar moeten!)





Milieuzone voor bromfietsen in Amsterdam

De hoorzittingen

Zoals al in Bulletin nr. 167 werd vermeld heeft het verkeersbesluit van Amsterdam over het instellen van een milieuzone voor brom- en snorfietsen in deze stad tot veel bezwaarschriften geleid. Veel van de bezwaarschriften betrof de exorbitante hoge legeskosten van €137,- per jaar per bromfiets voor de weekendonthefing.

Na het verstrijken van de bezwaartermijn zijn er door de bezwaarschriftencommissie hoorzittingen georganiseerd. In een hoorzitting kunnen de bezwaarden hun standpunt toelichten en de gemeente kan reageren op de ingediende bezwaren.

De hoorzittingen zijn gehouden op 7 september, 18 september en 5 oktober. Met name de uitnodiging voor de hoorzitting van 7 september leverde veel vragen op. Niet alle bezwaarindieners waren uitgenodigd en omdat de gemeente ook geen ontvangstbevestiging had verstuurd, was bij velen de vraag of hun bezwaarschrift wel was aangekomen. Oud Maar Sterk heeft toen zijn leden, die geen uitnodiging voor 7 september hadden gekregen, geadviseerd om hierover bij de gemeente Amsterdam aan de bel te trekken. Pas naderhand werd duidelijk dat er vanwege de hoeveelheid aan bezwaarschriften meerdere hoorzittingen zouden komen.

Hoewel ik niet aanwezig was op de zitting van 7 september heb ik wel vernomen dat het er af en toe rumoerig aan toe ging. Op zich begrijpelijk: bij de noodzaak tot het instellen van deze enorm grote milieuzone staan veel vraagtekens, bedrijven en particulieren lijden veel schade en met een legestartief van €137,- is de toegezegde weekendonthefing een wassen neus.

Op 18 september waren er enkele individuele zittingen waarin o.a. de FEHAC werd gehoord.

Voor 5 oktober was de tweede helft van alle bezwaarindieners uitgenodigd. Ook nu weer veel oldtimerbezitters.

Zowel op de zitting van 7 september als op die van 5 oktober waren leden van Oud Maar Sterk aanwezig.

Na het horen van de gemeente en de bezwaarden brengt de commissie een advies uit. Hiervoor gelden wettelijke termijnen. Gezien de complexiteit, het aantal ingediende bezwaarschriften en het feit dat er 3 aparte hoorzittingen nodig waren, heeft de commissie deze termijn niet gehaald. De gemeente kan de beslistermijn



met maximaal zes weken verlengen en in sommige gevallen zelfs nog langer. Voor zover bekend hebben alle bezwaarders half oktober van de gemeente een brief ontvangen waarin melding wordt gemaakt van dit uitstel.

Inmiddels zijn de eerste verbodsborden wel al geplaatst (met onderbord “m.i.v. 1-1-2018”), zelfs op de meest onlogische plaatsen rond Amsterdam zijn ze te vinden.

Wordt vervolgd.

Peter Snellens



FEHAC

Federatie Historische Automobiel - en Motorfietsclubs

Volledige berichtgeving kunt u vinden op de FEHAC website.

FEHAC Nieuwsbrief 14 juli 2017

FEHAC ondersteunt 25-jarig jubileum InterClassics Maastricht



Van 11 tot en met 14 januari 2018 zal Maastricht in het teken staan van de 25ste editie van InterClassics Maastricht. De jubileum editie van de oldtimer beurs, die inmiddels is uitgegroeid tot een van de meest vooraanstaande oldtimer beurzen van Europa, zal synoniem staan voor de highlights van de afgelopen 25 jaar.

Aan de hand van de 18 thema's, die door de jaren heen gevoerd zijn, zal een unieke collectie van 18 topstukken gepresenteerd worden. De mooiste en meest exclusieve classic cars zullen tentoongesteld worden. Uiteraard wordt er ook een breed podium geboden aan alles gerelateerd aan classic cars, van onderdelen tot automobilia.

Geschiedenis

In 1994 is het Oldtimerclub Gronsveld die de eerste editie van InterClassics organiseerde in één van de hallen van MECC Maastricht. Sinds 1996 wordt de beurs georganiseerd door MECC Maastricht. Geboren als InterClassics heeft de beurs door de jaren heen een aantal naamswijzigingen ondervonden. Zo werd de naam in 2003 veranderd in 'InterClassics & TopMobiel' en vanwege de uitbreiding van de beurs naar de zuiderburen, InterClassics Brussels, werd in 2015 de naam omgedoopt tot 'InterClassics Maastricht'.

**Fehac nieuwsbrief 9 oktober 2017**SNORFIETSEN op de rijbaan

Het grote verschil in snelheid op de rijweg is gevaarlijk.



Om de veiligheid op het fietspad te vergroten wil de overheid snorfietsen van het fietspad verplaatsen naar de rijbaan. De FEHAC vindt dit geen goed plan. Door de grote verschillen in snelheid kunnen zeer gevaarlijke situaties ontstaan. De meeste oldtimer snorfietsen halen de snelheid van 25 km per uur niet. Daarom vindt de FEHAC dat snorfietsers op het fietspad moeten blijven. Mocht de overheid anders besluiten, dan

bepleit de FEHAC een uitzondering voor oldtimer snorfietsen.

Er moeten andere maatregelen genomen worden om de verkeersveiligheid op het fietspad te vergroten. Fietspaden moeten obstakelvrij worden en aangepast zijn aan de geldende regels voor de breedte etc. Verder moet de overheid snorfietsers controleren op rijnsnelheid.

Bij de internetconsultatie voor het wetsontwerp heeft de FEHAC dit standpunt kenbaar gemaakt en toegelicht. Ook andere organisaties zoals de RAI en de KNMV hebben een soortgelijk standpunt ingediend.

In het najaar zal de Tweede Kamercommissie voor verkeer het wetsontwerp bespreken. De FEHAC heeft daarom een brief gestuurd naar de leden van de Tweede Kamer.

Afgelopen week heeft de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) een onderzoek naar de gevolgen van deze wet gepubliceerd. De SWOV bevestigt de gedachten van de FEHAC.

FEHAC ziet een alternatief voor het verplaatsen van snorfietsen naar de rijbaan. Voor snor- en bromfietsers geldt dat zij niet naast elkaar mogen rijden. Als er op smalle fietspaden ook een verbod op het naast elkaar fietsen komt, is het niet nodig snorfietsen naar de rijbaan te verwijzen. Langzaam rijdende fietsen worden dan alleen ingehaald door sneller rijdende fietsen, fietsen met elektrische trapondersteuning en snorfietsen. Dat is goed voor de doorstroming en de veiligheid op het fietspad en op de rijbaan. De voorgenomen maatregel kan daarmee vervallen.

Fehac nieuwsbrief 10 oktober 2017Geen woord over oldtimers in regeerakkoord

Gemeentes mogen niet meer zelf hun milieuzone inrichten. Rotterdam verbiedt nu als enige benzineauto's, Amsterdam is de enige gemeente waar oude brommers straks niet meer in mogen.

Aan die willekeur komt een eind. Er komt naar Duits voorbeeld één systeem met eenduidige categorieën en dezelfde borden voor alle milieuzones.

Dat biedt ook de kans om voor alle milieuzones dezelfde uitzonderingen voor het mobiel erfgoed te bepleiten.



Toer - en Evenementenkalender

Wanneer	Wat	Waar	Wie*	Info bij	Telefoon	Info in
30-12-17	Technische dag	Bleiswijk	Allen	Frans Brand	06 5339 2206	Nr. 168
03-03-18	Technische avond	Vianen	Allen	Arris Kramer	06 5737 3182	Nr. 168
17-03-18	Algemene Leden vergadering	Vianen	Allen	het bestuur	Zie in Colofon	Nr. 169
02-04-18	Paasrit Toerit	Beesd	M B	Nico Middelkoop	06-22036358	Nr. 169
27-04-18	KingWillemrit	Kedichem	M+B	Peter de Koster	06-12946129	Nr. 169
21-05-18	Pinksterrit	Nieuw-Vennep	B (M)	Manuel Lutgens	06-54614783	Nr. 169
	Koffieklets	Gorsseel	B	Wim Oosterbroek	0571 262555	
	Koffieklets	Montfoort	M	Michael van Asten	030-6034853	
	Koffieklets	Zutphen	B	Bernard Harms Ep ter Wee	06 21631066 06 42370637	
	Koffieklets	Luyksgestel	M	Stan van Asten	06-57373182	
	Koffieklets	Valkenswaard	B	G. Waterschoot	06-11281574	
	Koffieklets	Beek Limburg	M	Herman Hofmeyer	06 12120135	
	De Kwakelrit	De Kwakel	B	Kees Hölscher	06-16067667	
	Lingerit	Rhenoy	M+B	Nico Middelkoop	06-22036358	
22-09-17	Nationaal VeteraanTreffen	Woerden	Allen		Info op www	Nr. 171
oktober	Snertrit		M+B			

Andere Evenementen

* M=Rit voor Motoren; B=Rit voor Bromfietsen; M+B= Rit voor Motoren en Bromfietsen

OLDTIMER/BEURZEN http://www.elseware.nl/contents/nl/d36_beursagenda.html

Diverse Oldtimer beurzen
<http://www.oldtimerweb.nl/oldtimer-beurzen.aspx>

Motorvakantie - tochten in de Pyreneeën.
 Info: <http://www.moto-pyrenees.com/nl/>



O M S



Snuffelhoek

Wil je iets aanbieden of zoek je iets, dan kan dat hier in de snuffelhoek, maar ook op de website. Neem een kijkje voor de mogelijkheden.

GEVRAAGD

voor **DKW Hummel 3 versnellingshandle**

Nico Middelkoop nwam69@gmail.com

Wie heeft er een **Achterbrug** met aanéén het voorste deel van de dichte kettingkast voor mijn **PUCH VS50-L** uit 1964. Laat het weten.

jcvsoelen@hetnet.nl Mvgr. Jan van Soelen



Ik ben op zoek naar een **Jamathi/Yamathi "Silverstone"**.

Wie heeft er één te koop? ,laat het weten.

jcvsoelen@hetnet.nl Mvgr. Jan van Soelen

TE KOOP AANGEBODEN

Leren jas zwart, ik denk uit de jaren zestig-zeventig. Staat van dienst: gedragen! Maat staat er niet in maar hij is mij te klein, waarschijnlijk 54-56. Passen kan altijd! Richtprijs 35 euro. Rierendekoning@gmail.com



Kreidler Florett Super 5 bouwjaar 1962.

Met extra onderdelen en extra blok.

Vraagprijs 3000. Voor info 0654608764

Groet, Jan Rekers

Aanbieders en vragers, is de advertentie overbodig geworden omdat onderdelen van eigenaar verwisseld zijn of om andere redenen, geef het door aan de redactie zodat de website geen valse verwachtingen geeft.



neem een kijkje op de website in de snuffelhoek



Clubartikelen

- **Mutsen**
- **Pennen**
- **Zakmes**
- **Stickers**
- **T – shirts**
- **Applicaties**
- **Regenjacks**
- **Sleutelhangers**
- **Stoffen embleem**
- **Polo met lange mouw grijs**



Clubartikelen,
zijn te bestellen via de
website of per telefoon via
een der bestuursleden,
maar u kunt ze ook direct
bekomen tijdens de ritten.
Hiervoor wel eerst een
afspraak maken.



Mooi CLUBARTIKEL

Handy-pad
(bloknote in plastic houder
met bijpassende balpen)
met OMS logo
ongeveer tien cm hoog

voor slechts € 2,--