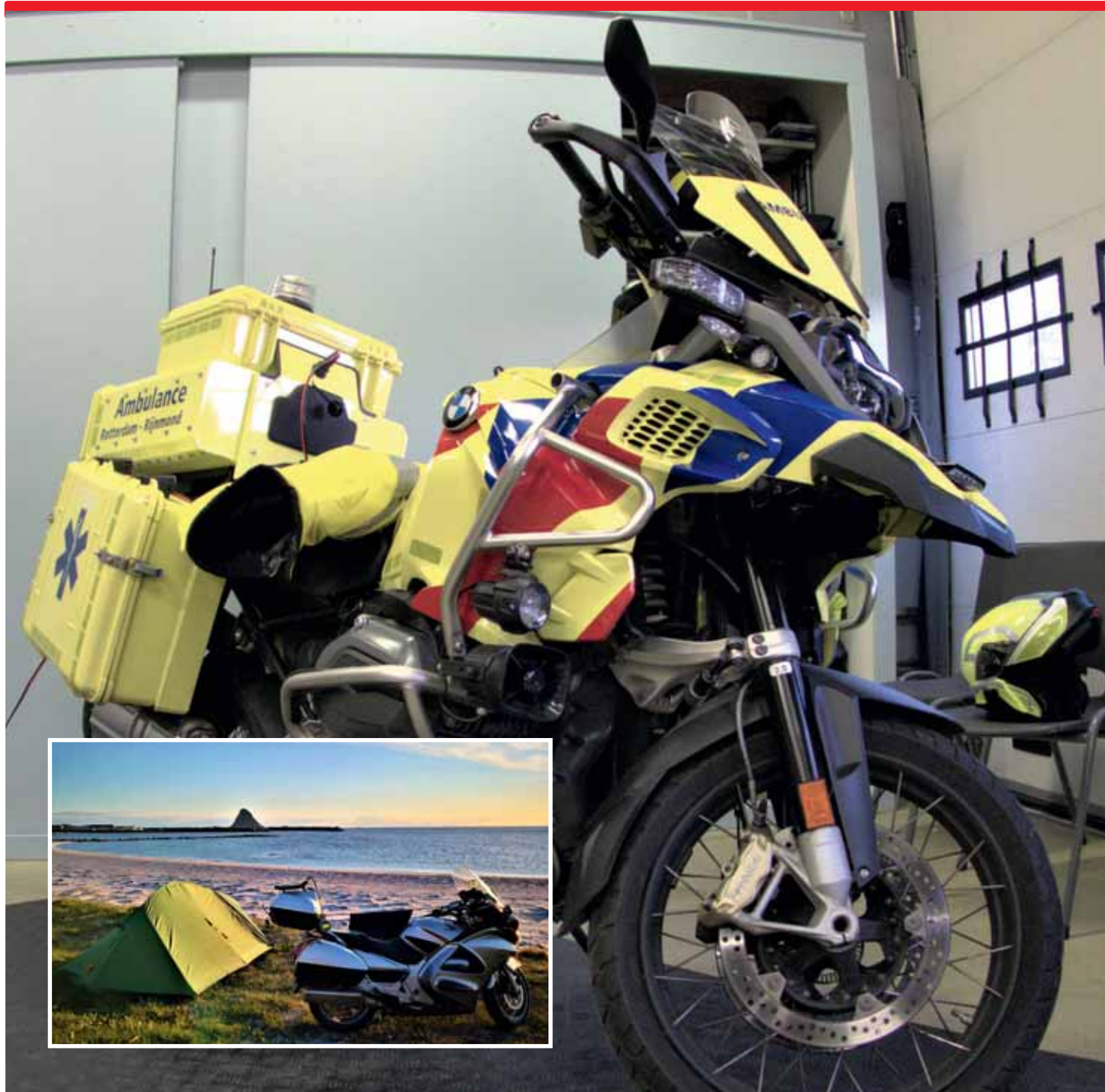


IPA MC NL

Blue Rider

International Police Association MotorClub Nederland 01 2021



IN DEZE UITGAVE ONDER ANDERE:

Vervolg Noorwegen Reis 2019, Mijn strijd met Psalm 91 en gevecht met Corona en Korte berichten van het Landelijk Bestuur.





06

VERVOLG VERSLAG
NOORWEGEN REIS 2019



14

MIJN STRIJD MET PSALM 91 EN
GEVECHT MET CORONA

INHOUD

uitgave 01 2021

04 ► BESTUUR IPA MC NL

05 ► VOORWOORD

06 ► VERVOLG NOORWEGEN REIS

08 ► INFORMATIE WEBSITE EN FORUM

12 ► MIJN STRIJD...

13 ► FORUM MOTORCLUB

14 ► THIMO-MOTORRIJDER AMBULANCE

20 ► MOTORTOCH NAAR DE HARZ

26 ► COLUMN, NEGATIEF EN VEREVENING

27 ► KORTE BERICHTEN VAN HET LB





VOORZITTER

ED HERMANS

vz-motorclub@ipa-nederland.nl



SECRETARIS VICE-VOORZITTER

KEES ARENDS

motorclub@ipa-nederland.nl



TOERCOMMISSARIS 2^E SECRETARIS

AART WESSELS

toercom3-motorclub@ipa-nederland.nl



PENNINGMEESTER

TON SPIERINGS

pm-motorclub@ipa-nederland.nl



WEBREDACTEUR

FRED DE WIT

webredactie-motorclub@ipa-nederland.nl



TOERCOMMISSARIS

TON BOTH



TOERCOMMISSARIS

RENÉ VAN OERS

toercom1-motorclub@ipa-nederland.nl



TOERCOMMISSARIS

DICK SCHAAP

toercom2-motorclub@ipa-nederland.nl

BANKREKENING

NL66 RABO 0174976100

t.n.v. IPA Nederland Afdeling
Motorclub.

REDACTIE:

Kees Arends
René van Oers

VORMGEVING & REALISATIE:

Otto Esselink in nauwe
samenwerking met
Uitgeverij PCV vof te Heerlen.

COVERFOTO'S:

Ambulance-motorrijder en
Noorwegenreis

UITGEVER & DRUKWERK:

PC Vlek
www.pc-vlek.com

Uitgeverij PCV vof
Peutzstraat 56,
6412 HZ Heerlen
T 045 - 57 29 581
E info@pc-vlek.com
I www.pc-vlek.com



VOORWOORD

DICK SCHAAP



DOOR DICK SCHAAP TOERCOMMISSARIS

Een voorwoord komt uit je hart, een inleiding uit je hoofd. Heb ik dit ooit op school geleerd? Dat vroeg ik mij af toen aan mij werd gevraagd voor deze Blue Rider het voorwoord te schrijven. Dit is tenslotte de eerste Blue Rider van 2021, het jaar dat alles weer normaal gaat worden? Daar geloof ik niets van, na 2020 bestaat "normaal" niet meer. Gewenning wel, dat zal het zijn. In het "nieuwe normaal", waarschijnlijk geen handen meer schudden en geen kleffe zoenen geven, om maar eens wat te noemen. Wij kunnen in ieder geval zeggen dat we 2020 in al zijn facetten hebben beleefd en meegemaakt.

Het eerste voorwoord van een nieuw jaar bestaat vaak uit terugblikken en vooruitkijken. Was 2020 voor mij niet zo'n goed (motor)jaar, het was wel mijn eerste pensioenjaar! Wat heb ik daar naar uitgekeken. Samen met Els weekendjes weg, een hotelletje af en toe, bergwandelen en natuurlijk héél veel motorrijden. Van dat alles is niet veel terechtgekomen.

Was de start van 2020 al niet uitbundig met revalidatie na een hartoperatie, mijn eerste voorzichtige motorrit op mijn BMW in januari eindigde in een heftige crash. Een dieselspoor in de bocht van de oprit naar de autoweg N206 was mij de baas. Gelukkig met minimaal let-

sel maar met maximale frustratie. Een (achteraf) leuk moment was dat een van de, na 112, ter plaatse gekomen collega's eerst naar mijn IPA sticker keek en toen naar mij. "Hé Dick, dat is lang geleden..." Het wachten op het bergingsvoertuig en de schoonmaakploeg van de Brandweer werd snel gevuld met "Weet je nog toen.." en "Ken je die en die nog..?"

Een 2e crash had ik in het Sauerland. Een fantastische week motorrijden met een klein clubje van MotorMaatjes. Ik merkte wel dat ik in die groep conditioneel niet op het oude niveau kon rijden. Maar deze crash werd veroorzaakt door een te kort been. Op een echte "Deutsche Steigung" van ruim 15% moest ik mijn mooie Guzzi dwars op de weg tot stilstand brengen. Voet aan de grond en dan geen steun vinden, weg wegdek, je voelt alleen maar lucht. Het resultaat laat zich raden, motor en rijder rollend naar beneden. Veel schade, gelukkig zonder letsel.

Het verdere verloop van 2020 zal voor velen van ons hetzelfde zijn geweest, mondkapjes, zelfisolatie, coronatest, het gemis van de knuffels met je kinderen en dierbaren en vooral niet meer op café of uit eten.

Nu, in het prille begin van 2021, ligt het jaar nog voor ons, we hopen veel maar weten weinig. Ik hoop vooraan te staan

bij de vaccinaties tegen Covid-19. Het wordt tijd voor nieuwe plannen, mooi motorweer en lange weekenden. We gaan weer motorritten organiseren, nieuwe en oude bekenden ontmoeten en vooral genieten van wat we wel hebben. Een start heb ik alvast gemaakt. De BMW is ingeruild voor een Moto Guzzi V85TT Travel. Voor Motormaatjes organiseer ik een tour naar het Schwarzwald en voor de Guzzi club een voorjaarsrit en maak ik een tocht naar Mandello (Italië), de geboorteplaats van Moto Guzzi (dit jaar 100 jaar oud).

Voor de IPA-MC staat er ook weer veel op stapel, Berlijn en wie weet Hellen-thal. Natuurlijk ook de gebruikelijke ritten. Er komt ook meer, we denken na over ritten in de zomermaanden en op doordeweekse dagen. Meer buitenlandse contacten en hoe krijgen we meer (jonge) leden? Ook staat er een contact met de International Police Motor Corporation in de steigers. Plannen genoeg, maar zonder hulp van de leden lukt dat niet. Heb je een idee, een plan of voorstel? Plaats het in ons Forum op www.ipa-mc.nl. Volg ons kritisch maar wel met een positieve instelling! Graag tot gauw!

Rajdi en amikeco
Dick Schaap

VERVOLG NOORWEGEN

REIS 2019

Door Fred de Wit



Om er weer even in te komen....

Weet u het nog? We waren met vier vrienden vanuit Nederland vertrokken: Alex Andre (KMar), Barry Engels (ex-Kmar en woonachtig in Denemarken), Mark Bonnema (ex-KMar/ nu LE) en ikzelf (KMar).

Inmiddels hebben wij ons bezoek aan de Noordkaap er alweer op zitten en hebben we onze reis voortgezet in de richting van de Lofoten in Noorwegen. Ons doel was om via de oostkust van Noorwegen af te zakken naar het zuiden van Noorwegen.

Mark had aangegeven dat hij om persoonlijke redenen alleen verder wilde gaan en rechtstreeks richting Nederland zou gaan rijden. Uiteraard vonden wij dat erg jammer, maar respecteerden Mark zijn besluit.

Dag 8: Maandag 27 mei 2019 namen wij, Barry, Alex en ikzelf, afscheid van Mark. Het voelde voor ons als een gemis dat we Mark alleen verder lieten

rijden. 7 dagen hadden wij op elkaar gelet onderweg en steeds 4 motoren in de gaten gehouden. Nu, deze eerste dag zonder Mark erbij, voelde het "vreemd" om maar drie motoren te zien. Had zelf een beetje een "kater-gevoel". Wij als groep van drie namen ons voor om via de E6, de 85 en de 86 richting Andenes te rijden. Het noordelijke puntje van het gebied Vesterålen. Dit gebied ligt boven de Lofoten. Om in Andenes te komen moesten wij bij Gryllefjord het veer nemen. Dit was ons eerste veer in de afgelopen 7 dagen, na vertrek vanuit

Denemarken. De route naar Gryllefjord was een prachtige route door een soort van toendra-achtig gebied. In het kustdorpje Gryllefjord hebben we de motoren op de parkeerplaats voor het veer geparkeerd. Het was prachtig zonnig weer en de temperatuur was heerlijk. Het duurde nog ongeveer drie uur eer de veerpont naar Andenes zou komen, dus we hebben even heerlijk wat gegeten, een beetje van de zon genoten op een bankje bij de haven en natuurlijk foto's van de omgeving gemaakt.

De kosten om met het veer overgezet te worden naar Andenes met de motor was 30 Euro. De overtocht duurde 1u. en 45min. Het was prachtig zonnig weer, waardoor wij lekker buiten op het bovendeck hebben gestaan. Genoten van de fjorden waar wij met de veerpont voorbij kwamen.

In Andenes aangekomen, inmiddels 290 kilometer vanaf ons startpunt van die dag, merkten wij dat de campings vol zaten. Dus zijn we doorgereden naar een volgende camping net iets buiten en onder Andenes. Daar mochten wij een mooie plek uitzoeken voor onze overnachting. Het camperveld stond vol met campers. Op het strand was het rustig en mochten wij onze tenten opzetten.





Wat een avontuurlijke en geweldige plek was dat. Niemand tussen ons en het water. We hadden vrij zicht op de Noorse Zee. De foto met de tent en de motor bij het strand is om 02.00 uur 's nachts genomen, zo ook de maar niet ondergaande zon (hier op zijn laagste punt).

Dag 9: Dinsdag 28 mei 2019 waren wij alweer vroeg wakker. Na een gezamenlijk ontbijt en het opruimen van onze spullen, zijn we verder gereden in zuidelijke richting. Wij hadden de tijd en spraken af dat we wel zouden bekijken hoever we gingen rijden tot onze volgende overnachting. Na een uurtje sturen over de Vesteralen begon het te regenen. Onderweg zagen we een soort van monument, waarbij we even van het toilet gebruik konden maken. En wat voor toilet. Van buitenaf zag je niets in het toilet, maar in het toilet had je een prachtig zicht over het fjord. Slim bedacht, want zo wilde je maar al te graag gaan zitten om te genieten van het uitzicht. Bijkomend voordeel was natuurlijk dat de heren niet spetterden en het toilet netjes bleef.

Doordat het grotendeels van de dag bleef regenen, hadden wij besloten om niet direct door te rijden naar Moskenes, maar om in Svolvær (inmiddels op de

Lofoten) te gaan overnachten. Het was niet het weer ernaar om de tenten op te zetten, dus hebben we lekker droog in een huisje overnacht. Al met al waren we toch nog 213 kilometer zuidelijk uitgekomen die dag.

Dag 10: Woensdag 29 mei weer vroeg op de motor, want we hadden een boot te halen. De veerboot vanaf Moskenes naar Bodø. Moskenes is het zuidelijkste vissersdorp op de Lofoten. Van daaruit zou vroeg in de avond een veerboot gaan naar het vast land van Noorwegen, naar de stad Bodø. De overtocht zou ongeveer 3 uur en 15 minuten duren. Dus tijd genoeg om te ontspannen aan boord. De route naar Moskenes was 222 kilometer. Natuurlijk onderweg hier en daar aan "sightseeing" gedaan. Het was een mooie route met aan het einde, we hadden nog wat tijd over, in het natuurpark Lekeplass een mooi uitzicht op een meeuwenkolonie tegen de rotsen van de Lofoten en ruwe rotswanden van dit stukje van Noorwegen. Echt zuidelijker konden wij niet, tenzij je per kano de rotswanden over water langs vaart. Maar daarvoor hadden wij geen plaats op de motor gehad.

Het plan was om nog in de omgeving van Moskenes iets te eten en gelukkig

troffen we in Sörvågen een open restaurantje. Daarna terug naar de veerboot opstapplaats. We hadden nog enige tijd eer het veer ons over zou zetten naar het vaste land. Er was weinig vertier in de directe omgeving en geen eet-/drinkgelegenheden. Wel veel regen, heel veel regen en weinig schuilmogelijkheden. Eer we op de veerpont waren, waren we doorweekt. Na de overtocht was het inmiddels laat op de avond geworden en hadden wij, als doorweekte motorrijders, geen zin meer om op zoek te gaan naar een camping. In Bodø besloten we een hotel op te zoeken, zodat we een lekker warme kamer hadden waar de kleding kon drogen en wij een warme douche konden gebruiken. Hotel Thon bood ons deze mogelijkheid en de mogelijkheid om de motoren droog en bewaakt weg te zetten voor de nacht.

Dag 11: Donderdag 30 mei werden wij opgewekt en uitgerust wakker. Na een heerlijk ontbijt zijn we weer verder gereden. We wilden deze dag best wat kilometertjes maken. Doel was Stjordal, regio Trondheim was slechts 672 kilometer zuidelijker in Noorwegen. Natuurlijk zouden we dat niet gaan halen, maar we konden zeker een poging doen. Om niet teveel oponthoud te hebben van de vele veerponten op de meest

westelijke kustroute besloten wij de “snelweg” te nemen. Dat is de E6 wat wij hier in Nederland een N-weg noemen. Eerst de 80 afgereden tot aan de E6 (de levensader van Noorwegen qua transport). De E6 lag behoorlijk “under construction”, waardoor het vlot doorrijden niet echt lukte. Veel wegversmalingen, veel gravel ondergrond, waarbij het behoorlijk oppassen was mbt grote keien, die je normaal met een auto gewoon kan pakken. Ook veel kuilen welke door het vrachtverkeer waren ontstaan. Ondanks dit vonden we het wel een mooie en uitdagende route. Het was het grootste gedeelte van deze dag droog en zonnig. Op deze route passeerden wij ook weer de Poolcirkel, maar nu in Noorwegen. Onder de Poolcirkel reden we door de plaats Mo I Rana. Was voor mij persoonlijk wel bijzonder om daar nu met de motor te rijden, omdat ik daar vanuit de Marechaussee in 1988 een onderzoek moest doen naar vermeende mishandeling door Nederlandse militairen die daar op oefening waren (de mishandeling was overigens heel ergens anders gepleegd). Net onder Mo I Rana ligt het plaatsje Dalselv. Daar hebben we een cabin betrokken voor de nacht. We kwamen er achter dat met ons drieën apart in verschillende tenten duurder was dan met z'n allen in een cabin. Deze dag waren we slechts 242 kilometer opgeschoten, maar wel lekker gereden en veel gezien onderweg.

Dag 12: Vrijdag 31 mei moesten we het dan toch gaan halen, bedachten wij ons.



Stjordal was nu nog maar 430 kilometer toeren.

Verder afzakkend nog regelmatig gestopt bij mooie natuurmomenten die we onderweg tegen kwamen. Bij een snel stromende beek, ongeveer 200 meter het zijterrein in, troffen we een oude auto aan, die geheel aan het vergaan was. Slechts enkele resten waren de getuige dat dit een auto moet zijn geweest van het merk Mercedes Benz uit (ongeveer 1933) type 290. Rond 13.00 uur hadden wij toch wel trek om iets te eten en zagen we een bord van een hotel staan. De weg naar het hotel ingereden, om daar na 10 kilometer verder aan te komen. Hotel bleek te zijn gesloten. Wel was de voordeur open en dus toch even naar binnen gegaan. Speciaal voor ons wilde de kok, die blijkbaar toch aanwezig was, iets voor ons maken en konden we een kop koffie bestellen.



Na een overheerlijke chocoladetaartje met een soort van “appelströdel saus”, een kop koffie en een sanitaire stop, hebben wij onze weg weer voortgezet. Het hotel was oubollig ingericht, maar de op leeftijd zijnde eigenaresse was supervriendelijk.

Het was een mooie dag om te rijden. Hoe zuidelijker we kwamen, hoe warmer het werd. De enige regen die we hebben gehad was de wolk die boven het hoger gelegen landschap hing en waar we doorheen reden. Hier en daar een tunnel. Onder het vliegveld van Trondheim doorgereden... al met al een zeer geslaagde dag.

Dag 13: Zaterdag 1 juni was de dag dat we ons konden gaan verheugen op een rit over de Trollstigerpas bij Andalsness. Maar voordat we daar waren moesten we nog wel even 333 kilometer zuidelijker afzakken. Eerst via de E6 afzakken tot aan Dombås, om vervolgens in noordwestelijke richting te rijden via de E136.

Het was wederom een hele mooie route met hoogteverschillen van 5 meter tot 985 meter boven NAP. De route over de E136 was op zich ook een beleving. Je rijdt langs een brede stroom, de Rauma, die dwars door een berg- en rotsachtig gebied gaat. Evenwijdig aan de beek ligt de E136.

Eenmaal aangekomen in Andalsness de eerste de beste camping gepakt die we tegen kwamen. In 2019 heette de cam-





ping nog “Riksveg”. Nu is hij omgedoopt naar “Soggebru Camping”, vernoemd naar de brug over de Rauma, waar de camping aan ligt. Ze hadden daar een filmopname gehad en ze waren de boel aan het opruimen. Wij waren de enige gasten op dat moment, dus plek zat.

Na ons geïnstalleerd te hebben in een cabin, weer snel de motor op om via de 63 naar het begin van de Trollstigen te rijden. Dat was een tip van de camping-beheerder, omdat het tegen 17.00 uur

normaal erg rustig was op de Trollstigen, “dus konden we lekker doorrijden”, zo vertelde hij ons.

En wat een feest was dat!!! Ruim 5 kilometer, enkele reis, bochtenplezier. Bovenaan een fantastisch uitzicht over de pas en de waterval, waar je tijdens het rijden bijna geen oog voor hebt.

Die avond twee keer heen en weer gereden over deze fantastische pas. “Morgen, voor vertrek, gaan we nog

een keer”, was het plan. Hierna heerlijk gegeten op de veranda van onze cabin en een lekkere douche genomen.

Dag 14: Zondag 2 juni was het bij het ontwaken slecht weer. Regen en koud. Dat heeft ons doen besluiten om niet voor een derde keer de Trollstigen te berijden, maar direct door te trekken in de richting van Oslo. Het eerste deel weer terug in zuidoostelijke richting via de E136. In het dal op deze weg kwam de zon er alweer doorheen en werd het



snel warmer. Het dal waar wij doorheen reden lag ongeveer 2000 meter lager dan het hoge gebergte waar het dal doorheen liep. Op de heenreis hadden we hem al zien staan, maar op de terugweg ontkwamen we er niet aan om even te stoppen bij het Trollveggen Visitor Center, waar een oude "Polis" VW Ke-ver, KNUT genaamd op een stuk weiland stond. Het gebied was een geliefde stek voor bergbeklimmers en base jumpers. Bij dit centrum troffen wij ook een herdenkingsmonument aan waar de overleden sportievelingen op stonden vernoemd. In Dombås pikten wij de E6 weer op om onze weg naar Oslo te vervolgen.

We hadden onderweg op de E6 heel veel last van wegwerkzaamheden en een enorme wegreconstructie net voordat we Oslo bereikten. Hierdoor besloten we net na Oslo in Verpet een zgn "Hytte" voor de nacht te betrekken. Een "hytte" is eigenlijk meer een appartement dan een hotelkamer.

Ondanks de vertragingen op de E6 hadden wij deze dag 473 kilometer afgelegd.

Dag 15: Maandag 3 juni zouden wij de grens tussen Noorwegen en Zweden weer passeren. Tijdens een campervakantie in Duitsland had ik kennis gemaakt met een super aardig stel uit Zweden. Bij het afscheid nemen van elkaar tijdens die vakantie beloofden wij elkaar op te zoeken als wij in de buurt waren.

En laat deze lieve familie nu net op onze route richting Nederland wonen in het plaatsje Lilla Edet. Dus de keuze was niet moeilijk om onze overnachting te bepalen voor het einde van deze motordag. Vooraf even bellen en we waren meer dan welkom. Peter en Britt verheugden zich enorm op onze komst.

Bij vertrek namen we de E6 richting Zweden. Bij Holmestrand in Zweden hebben wij via de 63 op de 22 bereikt. De hele reis terug waren wij geen rendieren tegen gekomen, waar Noorwegen zo om bekend staat. Maar vlak voor de overgang van de 63 naar de 22 spotten we dan eindelijk een rendier... Dat bleek ook gelijk de laatste te zijn voor de rest van de reis. In Halden hebben we het fort bezocht. Dit is een mooi historisch en zeer strategisch gelegen complex boven de stad met mooie vergezichten over de stad en zicht op de haven.

Via een tussendoor route (de 185, de 164 en de 166) werden wij bij Färgalande op de E45 geleid. Uiteindelijk kwamen wij na 212 kilometer ontspannen toeren en hier en daar een toeristische stop te hebben gemaakt dan rond 15.00 uur bij Peter en Britt aan, die ons met open armen ontvingen. De BBQ stond al aan. Eerst onze intrek genomen in hun mega grote camper die bij het huis stond en welke ze voor ons gereed hadden gemaakt.

Na een rondleiding door het huis, moes-

ten we natuurlijk proosten op de vriendschap en aanschuiven voor het door Peter bereide vlees vanaf de BBQ. Britt had diverse salades bereid. Superlief wat deze vrienden ons te bieden hadden. Na "wat drankjes" en veel lachen zijn we redelijk op tijd onder de wol gedoken. Peter moest de andere dag ook weer vroeg werken als vrachtwagenchauffeur. Dus hebben we eerst afscheid van hem genomen.

Dag 16: 4 juni was de dag dat we weer naar Denemarken zouden oversteken en zouden overnachten bij Barry thuis in Naestved. Maar eerst moesten wij van onze gastvrouw Britt ons tegoed doen aan haar bijzonder uitgebreide ontbijt-tafel. Na afscheid te hebben genomen van deze vriendin, hebben wij via de E45 de snelweg E6 weer opgepikt. Kilometers maken was ons doel voor vandaag. We hadden 403 kilometer te gaan eer we in Naestved zouden zijn.

We passeerden Gothenburg, Halmstad en Helsingborg om zo uiteindelijk bij Malmö de hoge brug en lage kanaaltunnel weer uit te komen in Kopenhagen (Denemarken). Vlak voor Malmö zag ik achter mij een politiemotorrijder de snelweg op komen. Hij had flink het gas erop, want hij naderde snel. Vlak achter mij ging de rem erop en kwam hij naast mij rijden. Hij wees naar mijn rug, waar het IPA MC NL logo op stond. Ik kreeg een vette behandschoende duim van hem en een zwaai. Voorts ging bij hem





het gas er weer op.

Thuis bij Barry hadden zijn jongens het eea aan boodschappen, voornamelijk sterke drank en vlees, gehaald en de BBQ gereed gemaakt voor het avondeten.

Het was tijd om onze afscheidsdiner te houden.

We konden terugkijken op een mooi en lang verwacht avontuur. Er was geen twijfel mogelijk, het was een zeer geslaagd avontuur met/tussen vrienden voor het leven geweest.

Wat we hadden gemist door tijdgebrek? Het zuidelijke deel van Noorwegen.

Wij beloofden elkaar dat we dat deel zeker nog eens zouden gaan beleven met dit clubje, want ook daar waren nog wel

wat routes die je als motorrijder gereden moest hebben en mooie vergezichten bij fjorden die je gezien moet hebben in het leven.

Voor Barry zat het avontuur er voor dit keer op.

Alex en ikzelf hadden nog een stukje te sturen eer wij thuis zouden zijn.

Dag 17: 5 juni was het weer vroeg in de benen. Spullen pakken, afscheid nemen van Barry en de boys en de motor opstarten voor een reis van 749 kilometer.

Om 08.00 uur reden wij weg vanuit Neastved. Via het veer Rödbby/Puttgarden kwamen wij terug in Duitsland. We hadden afgesproken dat we om de 100 kilometer een korte "benenstrek moment" zouden inlassen. Het was een warme en drukke terugreis onderweg. Veel werkzaamheden rond Hamburg.

Eenmaal in Nederland aangekomen zijn wij samen nog opgereden tot aan het

benzinstation vlak voor Amersfoort op de A1. Daar hebben Alex en ik afscheid genomen van elkaar, om vervolgens alleen door te gaan naar huis. Ik vond dat best vreemd. 17 dagen optrekken met anderen, 17 dagen op elkaar letten en elkaar in de gaten houden op de weg of we bij elkaar konden blijven rijden. 17 dagen volop kameraadschap "to the max". En dan ineens rijd je alleen verder.

Om 20.10 uur, 12 uur later na vertrek uit Denemarken, was ik thuis. Nog even een contactmoment zoeken met Alex, die ook aangaf goed thuis te zijn aangekomen. Even Barry gebeld dat we goed aangekomen waren en het avontuur van een "grote jongensdroom" zat er alweer op.

Al met al hadden wij in totaal in 17 dagen 7330 kilometer zonder motorische problemen, lekke banden en/of nare verkeersongevallen afgelegd. Wel waren we een enorme mooie ervaring rijker.

Het was goed om weer thuis te zijn.

Door René van Oers

MIJN STRIJD MET PSALM 91 EN GEVECHT MET CORONA



Op 25 december 1985 zat ik in een kerkdienst van een christengemeente toen mij gevraagd werd na de dienst of ik Jezus wou vragen mijn zonden te vergeven en in mijn hart te komen.

Dit heb ik toen gedaan en vanaf dat moment wist ik dat er iets veranderd was in mijn leven.

Ik vloekte namelijk meestal in iedere zin en mijn vrouw wou dat ik hier mee stopte, maar dat lukte mij niet.

14 dagen later zei mijn vrouw "je vloekt niet meer" en toen wist ik dat dit een wonder in mijn leven was.

In februari 1986 wou ik stoppen met roken en ook dat lukte mij niet.

Mijn voorganger wist er van en ik zei dat ik weer sigaretten zou gaan kopen. Hij vroeg of hij mij de handen op mocht leggen en ik vond dat goed. Hij sprak een gebed uit en vanaf dat moment was ik

vrij van de rookverslaving en heb nooit meer de behoefte gehad in een sigaret.

Later in mijn leven kreeg ik PTSS en wou de pijn verzachten c.q. verdoven met drank.

Ik ben een paar keer goed onder invloed geweest en ik weet dat dit niet goed was, uiteindelijk heb ik hulp gezocht en die ook gekregen en ook dit probleem onder de knie gekregen.

Nu het verhaal van mijn gevecht tegen de corona.

(15 nov 2020)

In vers 10 van Psalm 91 staat 'geen onheil zal u treffen en geen plaag zal uw tent naderen'.

Ik vertelde mijn voorganger dat ik niet bang was voor corona vanwege deze tekst: Mijn tent zal het niet naderen.

Wat gebeurde er? Op 27 oktober kreeg ik

covid 19 verschijnselen, koorts en werd erg moe. Op 29 oktober ben ik getest en op 30 oktober kreeg ik bericht dat mijn uitslag positief was.

Na 2 dagen werd het zo erg dat ik naar de huisarts moest en de huisarts wou een second opinion van het ziekenhuis.

In het ziekenhuis heb ik een heel onderzoek gehad, hartfilmpjes, bloedwaarden en zuurstof werd gemeten in mijn bloed. Van dit alles heb ik niets gemerkt en heb dit later van mijn vrouw gehoord en ik moest blijven. Ik werd naar de zaal gebracht waar ook anderen lagen. Uiteindelijk was ik zo zwak dat ik aan de 12 liter zuurstof per minuut moest. Als ik naar de wc moest (de afstand was ongeveer 3 meter) ging dit met een rolstoel want ik kon niet meer lopen.

Ik ben een kind van God en had een enorme strijd waarom de ziekte wél in mijn tent was gekomen en ben gaan twijfelen.

Ik zou waarschijnlijk naar de IC moeten of nog erger, aan de beademing.

Ik werd alleen in een kamer gelegd zodat ik meer rust zou hebben en zou kunnen slapen.

Heel langzaam ging de toegediende liters zuurstof wat terug tot ik op 8 liter zat. Als ze de waarden kwamen meten rekte ik mijn longen op, wat ontzettend veel pijn deed maar wel de waarde rond de 93 hield wat net goed was om niet naar de ic te moeten. Gelukkig werd het alle dagen iets beter dankzij een groot leger van christenen die voor mij gebeden hebben.

Ik mocht op zaterdag 14 november met zuurstof naar huis en er werd een bed geregeld in de huiskamer. Thuis was mijn strijd over deze Psalm niet over en ik dacht als ik hieruit ben wil ik een

pastoraal gesprek.

Zondagochtend kreeg ik bericht van Marleen mijn dochter die in Zuid-Afrika in de zending werkt, dat Gerrit Mes bij de Jozua gemeente in Dordrecht zou spreken over de bijbel lezen in corona tijd, wat ik via de live-stream heb gevolgd.

De preek ging over Psalm 91 en ook over de tent.

Ik heb al mijn vragen beantwoord gekregen en ben eruit.

Wat een groot wonder van onze God dat ik dit bericht kreeg maar ook dat ik nu thuis mag herstellen en nog maar 1 liter zuurstof hoef.

Ik dacht dat ik het niet meer zou halen en niet meer thuis zou komen. Daardoor

was ik erg emotioneel.

God heeft mij gered en is mij aan het herstellen. Ik ga geen teksten meer claimen maar mag de belofte uitspreken tegen de Here Jezus die Hij ons heeft gegeven. Hij heeft ook de corona gedragen en ik heb de moed gekregen om alles weer in Zijn machtige handen te leggen en het los te laten.

Ik kan niets anders doen dan alleen positief blijven. Sinds die tijd ga ik vooruit en verwacht helemaal te herstellen.

Ik wil jullie allen hartelijk bedanken voor jullie gebeden en meestrijden.

Ik wens jullie allen Gods zegen en hoop dat broeder Mes dit ook te lezen krijgt.

Enorm bedankt voor deze prachtige preek.

FORUM MOTORCLUB

Het forum van de motorclub wordt meer bekeken en gevuld met berichten. Belangrijke en minder belangrijke onderwerpen kunnen op het forum worden gedeeld met andere leden. Zodoende hoeven we geen aparte e-mailberichten meer te sturen naar onze leden, want alles is terug te vinden in het forum. Bovendien is het een mooi archief van alles wat er speelt binnen de motorclub. Mededelingen van het bestuur en LB, lief en leed, waarin onze zieken gemeld worden, te koop gevraagd of aangeboden, agenda en reisverslagen zijn enkele onderwerpen die op het forum te vinden zijn. Niet alle leden hebben zich nog aangemeld voor het forum. Dat geeft niets, dat kan nog steeds. Stuur een mail naar info@ipa-mc.nl (dus niet info@ipa-nederland.nl) en vraag een account aan. We hebben inmiddels ongeveer 130 onderwerpen in ongeveer 450 berichten en het aantal views loopt al naar de 5000. Dus een account is onmisbaar, als je op de hoogte wilt blijven van het wel en wee van de motorclub.

Hierboven staat het al, ook onze zieken staan hierin. Onze voorzitter heeft een maandenlange intensieve revalidatie achter de rug wat zijn conditie goed heeft verbeterd en er staat ook vermeld dat Willem Zuiderveld ernstig ziek is door een bacterie. En over een bestuurslid die corona heeft gehad en iets over ons oud lid en vriend Willem Klein Nulend. Lees het bij lief en leed.



door Fred de Wit en Kees Arends

THIMO-MOTORRIJDER AMBULANCE IN DE REGIO ROTTERDAM-RIJNMOND

Een flitsende gele motor door het centrum van Rotterdam, als het moet door parkjes en van trapjes af, volgeladen met veel materialen in vier koffers, dienstdoend als ambulance. We zijn getriggerd, want hoe doe je hulp verlenen met een motor als ambulancevoertuig en wat is er allemaal voor nodig? We vragen het aan een ambulance motorrijder en ambulanceverpleegkundige van ambulance Rotterdam-Rijnmond. Op zaterdagmiddag 28 november 2020 ontmoetten we Thimo op opkomstlocatie in Barendrecht en gaan met hem in gesprek.

Wie is Thimo en kun je iets vertellen over je hobby, heb je een eigen motor?

Ik ben Thimo, 36 jaar oud en ik heb zeker een eigen motor. Ik ben begonnen met een RT 1150. Ik reed als een vorst op mijn eerste motor, totdat ik hier op het werk op de GS ging rijden. Toen dacht ik meteen, "die moet ik ook hebben". Ik heb de RT toen meteen verkocht en rijd nu op de GS die hier voor de deur van ons pand staat.

Ik ben mijn carrière begonnen in Haaglanden, ook voor de motorambulance. Daar hadden we een 1200 RT. Bij mijn overstap naar Rotterdam-Rijnmond waren ze op dat moment bezig met nieuw leven in blazen van de motorambulance. Het

besluit om een GSA te nemen was toen al genomen. Dat is vanwege de afmeting, want er zijn lange rijders hier. Bovendien staat de motor wat hoger op de wielen en kun je ermee over terreinen rijden waar de RT het helaas laat afweten door zijn lage bodem. Toen de motor kwam moest hij nog eerst 1500 kilometer rijden voordat hij ingezet mocht worden dus ja, ik ben naar de Utrechtse Heuvelrug gereden, naar de Postbank en ik dacht meteen, "die moet ik ook hebben". Het rijdt echt geweldig. We rijden hier dus op een BMW R 1200 GS Adventure.

Dus is motorrijden ook echt een hobby van je?

Ja, eigenlijk rijd ik elke dag.

Rijd je ook alle seizoenen door, privé en dienst?

Ja. Voorheen hadden we bij de dienst een afspraak dat we van 1 december tot maart niet rijden op de motor, maar dat is veranderd. De afspraak is nu dat we 's-ochtends zelf bepalen of we kunnen rijden of niet, want in december kan het zomaar 10 graden zijn en in de zomer kun je een storm hebben waardoor je niet kunt rijden. Ik rijd alleen niet als het echt glad is.

Klopt het dat je bij de luchtmacht bent begonnen?

Ja, ik ben daar op mijn 16e "werken en leren" gaan doen. Dat was op Vliegbasis Leeuwarden. Daar kon ik een opleiding vol-



THIMO-AMBULANCE MOTOR

▶ HOE VERLEEN JE HULP MET EEN MOTOR ALS AMBULANCEVOERTUIG EN WAT IS ER ALLEMAAL VOOR NODIG?



gen waarin ik medisch ondersteunend werd. Dat hield in dat ik patiënten zag en dat ik de jaarlijkse keuring van de F16 vliegers deed, zoals een check, bloed afnemen en daarna gingen ze naar een dokter en dan waren ze weer voor een jaar gekeurd. Op de Vliegbaas heb je dan nog 2 “spannende” onderdelen, de Crash-ambulance voor als er wat gebeurt met een straaljager en de Search and Rescue helikopter, die de patiëntenvluchten doet, maar primair bedoeld is voor F16 vliegers die boven de Noordzee in de problemen komen, omdat ze boven de Waddenzee veel Vliehorst Range op Vlieland oefenen. In die tijd werd ik wel geprikkeld om verder de acute zorg in te gaan, omdat ik dat wel aantrekkelijk vond. Zodoende ben ik gestopt met militair zijn, want ik wilde liever verpleegkundige zijn dan militair. Ik kon toen in 2 jaar verpleegkundige worden in het LUMC. Aansluitend ging ik naar de opleiding volwassen- en kinder intensive care en daar werkte iemand die aan mij vroeg of de ambulance-dienst iets voor mij was. Ik wilde dat wel en kreeg een stageplek in Den Haag. Ik werd daar later aangenomen. En toen ik daar pas werkte zag ik een motorambulance aankomen en dacht: “Zo, wat moet ik daarvoor doen?”.

Dat was wel leuk, want ik solliciteerde, maar had geen motorrijbewijs. Ik zei “die heb ik volgende week” en ben als een haas mijn motorrijbewijs gaan halen en ik kon daarna gelijk naar de rijopleiding ambulancemotorrijder (de ACM).

Maar dat betekent dat je van nul motorervaring gelijk de rijopleiding bent ingegaan?

Ja dat klopt, het nadeel is dat je niet je eigen rij-ervaring hebt, maar het heeft ook zijn voordelen gehad. Ze hoefden mij niets af te leren. Alles wordt aangepakt, zelfs het schakelen wordt opnieuw aangeleerd.

Hebben jullie een eigen rijopleiding of is dat bij de politie?

In mijn geval was het zo dat het ACM iemand van de politie in dienst had genomen (Ruud Rommen, een begrip binnen Politie motoropleiding NL). De rijopleiding voor de auto is 1 week en aansluitend voor de motor 2 weken. Die heb ik gevolgd. Het is hetzelfde als de politieopleiding, maar dan zonder aanhoudingen en zo, wat dat hebben wij niet nodig.

Daar zitten ritten in over de snelweg, zo snel mogelijk naar het zuiden en dan binnendoor terug met veel bochtenwerk, herkennen van kruisingen, trappen op en af, noem het maar op. Het is een prachtige rijopleiding. Er zit 1 avondrit in met meerdere opdrachten, b.v. keren als je een kenteken met een S erin ziet. Je “geestelijke bandbreedte” wordt als het ware maximaal opgerekt. Dat heeft nu voordelen. Als ik een melding krijg voor een reanimatie heb ik nu genoeg inzicht om alles te kunnen doen en dat het ook veilig kan. De grenzen van mezelf zijn zo ver verlegd dat ik nu op de grenzen kom van mijn motor. Noodstoppen naast en op grint, leren dat ABS een langere remweg heeft, dus ook met het motorrijden de grenzen oprekken van wat die motor kan.

Je zei dat je vanaf je 16e al in de medische wereld terecht bent gekomen?

Ja dat klopt, ik ben toen al gaan werken. Dat is 20 jaar geleden.

Hoe lang bestaat de motorambulance al?

Dat weet ik niet precies. Ik heb begrepen dat het idee is geboren toen er in

Den-Haag vele wegoopbrekingen waren en de ambulance-auto's ver moesten omrijden. En ja, als elke seconde telt.... Ik ben sinds 2 jaar in de regio Rotterdam-Rijnmond, dus ik kan niet exact aangeven hoe lang men hier al een motor gebruikt. Ook hier hadden ze voor deze GS eerst een RT uitvoering.

Hoeveel collega's heb je hier op de motor?

Dat zijn er 4. We delen dus ook de motor, maar we zijn allemaal gedisciplineerd om na een dienst ervoor te zorgen dat middelen worden aangevuld en dat de motor volgetankt is. Met zo'n klein club-je gaat dit goed.

Ik heb pas een motivatie gemaakt voor een 2e motor en die aanvraag is nu in behandeling.

Voor het inwerken hebben we wel een tweede motor, maar die is niet meer operationeel, omdat navigatie- en communicatiesystemen niet meer werken. Dat is de oude RT uitvoering.

We moeten de motor dus delen, maar dat gaat goed. De inzet is voor Rapid

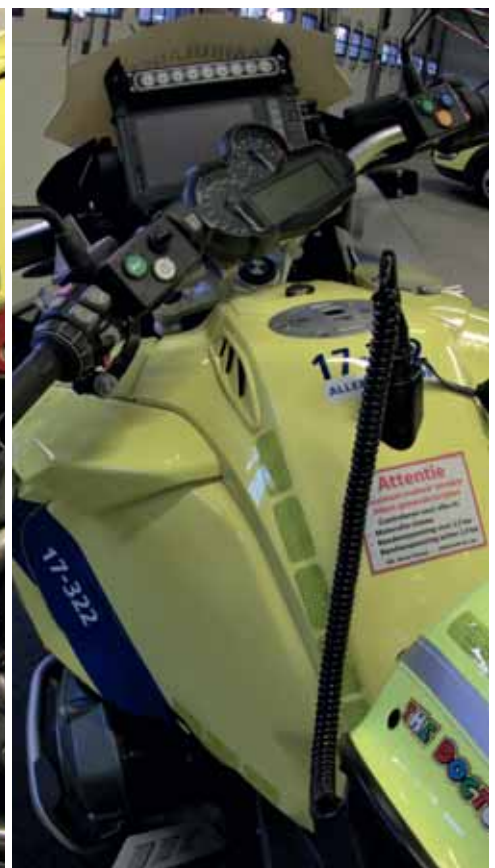
Responder diensten. (Bij Rapid Responder diensten rijdt de ambulance-verpleegkundige alleen in een kleine auto, of zoals in de regio Rotterdam-Rijnmond met een motor).

Wat trekt je aan in het medische beroep, het is toch wel iets bijzonders:

Hoe het eigenlijk begonnen is. Mijn vader kwam van de luchtmacht. Hij was vlieger-arts. Dat dokter zijn vond ik fascinerend, maar F16 vlieger was nog mooier. Ik ben uiteindelijk met verschillende beroepen meegegaan. Mijn oom b.v. was wegwacht en ik vond het fantastisch dat mensen op je stonden te wachten en dat je ze dan kunt helpen. Dat vond ik leuk, maar ik had niets met auto's. Toen kwam een beetje dat medische, het ambulante en het onderweg zijn. Zo kwam ik terecht bij de ambulancedienst. Dat ik het verschil kan maken vind ik fantastisch. Of het nu een reanimatie is die goed afloopt, of het troosten van een kind waarvan de ouders er niet zijn, je bent er voor hen en dat maakt het voor mij bijzonder. Ik zeg ook altijd dat ik de mooiste baan van de wereld heb.

Moet je eerst op de auto voordat je op de motor kan?

Ja dat is een must. Je rijdt eerst twee jaar op een auto. Je bent dan met zijn tweeën en kan alles gaan doen. Pas als je daar een goede ervaring mee hebt, kun je alleen op pad. Je gaat b.v. naar een onwelwording en als je aankomt ligt er een dode man op straat. Ik ben wel van een Advance Life Support unit (ALS is geavanceerde levensondersteuning, een reeks levensreddende protocollen en vaardigheden die de basis levensondersteuning uitbreiden om de circulatie verder te ondersteunen en een open luchtweg en voldoende ventilatie te bieden), dus er wordt wel hulp van je verwacht. Dus ik kan niet alleen masseren en beademen, nee, ik ben van de ambulance dus ik moet meer doen. Samen met mensen om mij heen probeer ik dan in een hele korte tijd een team te vormen en dan door te pakken naar het ALS en dat kan niet als je pas begint, dus je moet een paar jaar ervaring hebben in het vak ambulance verpleegkundige. In onze regio is dat na 3 jaar en dan eerst op de auto en als dat lekker gaat kun je op de motor.



Mensenkennis is dus ook heel belangrijk hier als je met wildvreemden moet gaan werken:

Ja, ik ga als solist naar een melding toe, maar moet als geen ander een team gaan vormen, met mensen die je niet kent. Wildvreemden die je treft op straat, bij het voorval/incident. Dat is nogal wat.

Krijg je vaak een nee?

Nee eigenlijk nooit. Als ik in uniform vraag om mij te helpen zeggen ze nooit nee. Een infuus vasthouden, een ambulance-auto opwachten, noem maar op.

Je hoort ook vaak dat hulpverleners worden belaagd, heb je daar ook mee te maken?

Nee, ik heb het 1 keer meegemaakt, maar dat was niet tegen mij als persoon, maar dat was een dronken meneer, die niet meer aanspreekbaar was en toen ik die een pijnprikkel gaf, werd hij wel wakker en werd hij boos. Ik houd er wel altijd rekening mee, let op als ik een ruimte in ga waar een feestje is, maar ben nooit bang geweest voor geweld. Mensen met agressie zitten ook hoog in hun emotie en daar houd je rekening mee.

Wat zijn de opmerkelijke verschillen met de auto's?

We hebben de ambulancebus van 3750 kilo. Groot, rijdt snel, maar trekt niet snel op. Dan de Rapid Responder auto, wendbaar, snel maar met mijn motor ben ik veel rapper. Op de Erasmusbrug b.v. staan de auto's stil, want bestuurders kunnen daar niet uitwijken als je met prio aankomt. Ik heb niet veel ruimte nodig om er tussendoor te kunnen.

Het grootstedelijk gebied is een voordeel voor de motor. En natuurlijk ook het voetgangersgebied. Ik neem de stoep, een parkje of de trap en ga als het ware in een rechte streep naar het incident. De auto moet overal omheen. En als elke seconde telt, heb ik altijd winst met de motor.



Je zei dat je een echte solist bent:

Je moet het zo zien. Als er een melding is, gaat er ergens op de kaart op de Meldkamer Ambulance (MKA) een lampje branden. Wie is er het dichtst bij dat lampje, de motor of de bus en die gaat er heen. Als er paniek is bij een melding zal ik eerst als verkenner erheen gestuurd worden. Je kunt dan in een situatie komen wat je prima zelf kunt oplossen, zoals een kindje wat met de voet tussen de spaken van een fiets zit, of ik kan opschalen bij grotere incidenten. Maar ik begin wel alvast met de hulpverlening. Er zijn wel specifieke ritjes die ik prima alleen kan doen, zoals een hyperventilatie-aanval, iemand met een laag bloedsuiker geef ik glucosewater via een infuus, de patiënt wordt wakker, gaat eten en drinken en kan weer verder. Ik doe dus mee in het inzetvoorstel zoals dat heet, dus de computer bepaalt wie naar een melding gaat.

Kun je ook als tweede voertuig ingezet worden, bij b.v. een reanimatie:

Een reanimatie is altijd met twee voertuigen omdat dit een heel druk protocol is. Er moet dan van alles gebeuren, de ademering van de patiënt moet helemaal worden overgenomen, masseren, infuus aanleggen, zorgen dat we weg kunnen

met de patiënt. Twee auto's is dus een groot voordeel voor de patiënt. Ik weet niet of jullie het wel eens gezien hebben, maar de Rapid Responder voertuigen hebben tegenwoordig een Mechanische Thorax Compressie (MTC). Een metalen plaat gaat onder de patiënt die geen hartritme meer heeft. Dan komt er een compressor op de borst en die kan dus onvermoeibaar 120 keer de borstkast 6 cm indrukken. Dat geeft iets meer rust, omdat je niet steeds hoeft te wisselen. Er komt nog steeds een tweede voertuig, omdat je veel moet doen, maar deze MTC is al een enorme winst. In een ladderbakje van de brandweer of tijdens het vervoer van een patiënt naar het ziekenhuis heeft dit enorme voordelen. Het MTC wordt niet moe, drukt altijd 6 cm de borstkast in en is dus heel stabiel en effectief. We zien nu veel reanimaties met de MTC. Ik heb die op de motor ook bij me. De GS ziet er dus een beetje apart uit, want er is een bak gemaakt waar de MTC in kan.

Wat kun je zoal meenemen met de motor:

Eigenlijk alles om een patiënt te helpen, of het nou om een reanimatie gaat of een bevalling. Zowel de motoren als de kleine ambulancevoertuigen beschikken over bijna dezelfde materialen die je ook in een reguliere ambulancebus

tegenkomt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een hartmonitor, zuurstof, beademingsballon, infuusnaalden, medicijnen, kindermateriaal en verbandmateriaal en dus ook de MTC. Het enige wat de Rapid Responder niet aan boord heeft zijn spalken voor gebroken armen en benen, nekkragen en een wervelplank/vacuümmatras. Nu komt daar ook nog een coronapakket bij. Ik heb nog een kleine ruimte over voor een klein flesje drinken en een boterhammetje. Eigenlijk is er maar 1 zo'n motor in de hele wereld. Hij is dus uniek.

Door al die materialen wordt de motor ongeveer 100 kilo zwaarder.

Hoe zwaar wordt de motor dan totaal:

Vanuit de fabriek is de motor 260 kilo. Daar komt aan materiaal dus 100 kilo bij, maakt 360 kilo en dat is zonder de berijder.

Er zit ook een sticker op de tank "alleen getrainde berijders".

Hij rijdt en manoeuvreert echt anders dan een andere motor.

Hij is ook te zwaar om op de middenbok te tillen en staat altijd op de jiffy.

Zijn er nog speciale aanpassingen aan deze motor:

Ja, de uitlaat is verlaagd zodat de koffers er op kunnen. Normaal zit die op de plaats waar de koffers zitten. En de snelheidsmeter zit normaal op het dashboard. Deze is op onze motor tussen het stuur gezet, zodat de navigatie met het medisch kladblok op het dashboard zit. Die zit nu veel meer in mijn kijkrichting.

De vering is nog origineel, maar we bekijken natuurlijk of het beter kan.

Zijn de aanpassingen gekomen uit ervaring van de vorige motor?

Ja, want op de vorige motor, de RT hadden collega's last van hun knieën dus moest er een hoger model komen. En de navigatie en dergelijke is allemaal doorontwikkeld.

Is training een terugkerend feit?

Ja 1 keer per jaar krijg je een dagtraining en kun je aangeven wat je wilt. De Maasvlakte is ook ons gebied maar daar kom ik weinig. Ik kom wel veel in het centrum van Rotterdam, dus kruispunten en verkeersstromen ken ik wel. Op de Maasvlakte heb je lange wegen en kun je op snelheid bochten trainen en dat vind ik dan wel zinvol om te herhalen. En de laatste keer hebben we ook off-road getraind op onverharde paden. Dat hebben we in het bos in Brabant gedaan. Dat doen we dan met bruikleen





motoren, want we moeten geen schade krijgen aan de dienstmotoren, want dan zijn ze niet meer inzetbaar.

Rijden jullie ook avonddiensten en wisseldiensten?

Ja, tot elf uur in de avond. 's-Nachts zijn er geen Rapid Responder diensten. Dat is uit veiligheidsoverwegingen, omdat je toch alleen bent. Het kan altijd wat grimmiger zijn.

De diensten plan ik zelf. Ik doe de helft op de motor en de helft in het busje. Dat is nodig maar ook leuk. Met de motor ga ik altijd alleen naar een melding toe en moet je met andere mensen een team vormen. Op de ambulance ben je altijd samen, is het improviseren wat minder, dus is afwisseling perfect.

Is jouw gebied het centrum van Rotterdam?

Daar kom ik het beste tot zijn recht. Het kan ook zijn dat het "eiland" leeg is en dan dirigeren ze me richting Hellevoetsluis. Soms krijg ik een rit naar Oude Tonge, maar Hoek van Holland kan ook. Zo groot is ons gebied. Dus ongeveer 200 kilometer per dienst haal ik wel. Maar dan zie je wel weer het voordeel

van de motor.

Is er een leeftijd gesteld m.b.t. het motorrijden?

Nee, dat is aan jezelf. Zolang je het kunt en het is nog verstandig en verantwoord kun je blijven rijden op de motor.

Maar motorrijders zijn toch wel een beetje eigenwijs?

Ja dat is waar, maar met de rijopleiding zijn we wel zodanig opgevoed dat we verantwoord moeten kunnen rijden en anders moet je ermee stoppen. Je bent veel kwetsbaarder op de motor.

We stellen nog een laatste brandende vraag: Zijn de 4 ambulance-motorrijders mannen?

Dat zijn alleen nog mannen, maar er is nu ook een vrouw geïnteresseerd. We gaan zien hoe dat gaat lopen. Moeten we als volgende motor weer een GSA doen. Die is vrij hoog. Maar ja, hij kan wel door parkjes, van trapjes af en moeiteloos op en van de stoep. Een lichtere motor gaat niet, want de uitrusting moet toch mee. Dus we moeten kijken hoe zich dat ontwikkeld. Op deze motor hebben we ook een verlaagd zadel (lachend: een

kinderzitje), want we hebben een collega die niet zo lang is. Het is voor dit werk een fenomenale motor.

En hiermee komen we aan het eind van ons gesprek. We zijn diep onder de indruk van de motivatie en de gedrevenheid van Thimo die hij ons heeft laten zien. We zeggen met recht dat hij een hulpverlener "pur sang" is. Hij heeft vol passie over zijn mooie werk verteld. Hij heeft ons laten zien hoe fantastisch zijn werk en dat van al zijn collega's is. En wij vonden het leuk om naar hem te luisteren.

Na het gesprek zijn we foto's gaan maken. Via de garage op weg naar zijn motor, zien we een indrukwekkend wagenpark van ambulances. Er rijden er ongeveer 80 in deze grote regio. En allemaal om ons te helpen en ja, na deze middag zijn we het zeker met Thimo eens: "De mooiste baan van de wereld".

Fred de Wit en Kees Arends

Foto's: Fred de Wit.

MOTORTOCHT NAAR DE HARZ

Door Theo de Wilde

Door Tonny Pool werd er al geruime tijd in mei en september een motorreis georganiseerd naar de Harz. Naar wat ik gehoord heb zijn in het verleden al verschillende IPA-leden met zo'n reis mee geweest. Ik hoorde alleen maar goede berichten dus schreef me in. Tonny Pool? Ik kende hem nog niet maar tijdens de eerste MC meeting februari 2020 maakte ik voor het eerst kennis met hem. Hij legde uit dat hij een eigen rijstijl had met 'elastiek-rijden'. In het kort; 'elastiek-rijden' is, dat alleen de voorrijder de route heeft, bij richtingverandering (anders dan rechtdoor) stopt degene die voor je rijdt bij de afslag zodat de afslag genomen wordt. Iedereen kan zijn eigen tempo rijden.

Ik schreef me in voor de route in mei 2020, maar Corona deed de plannen wijzigen. De reis werd verschoven naar 10 september. We zouden dan in een ruk naar de Harz rijden. Dat vond ik vanaf midden Brabant een beetje te gortig en besloot een overnachting te boeken bij de plaats van vertrek. Plaats van samenkomst en vertrek was bij een soort van chauffeurshotel in Deurningen, bij Hengelo. Dat kwam voor mij dus mooi uit.

Ons groepje naar de Harz bestond uit 7 personen. Tonny himself op een Honda Crosstourer, Linda op een Suzuki Intruder, Ben eveneens op een Intruder, ik Theo op een K75, mijn neef Odilio op een 1200RT, Chris op een Suzuki V-Strom en Wim op een Honda Deauville. Inderdaad 'Bestond'. Twee dagen voor vertrek belde Odilio. Zijn

inwonende dochter had coronaverschijnselen gekregen en moest de volgende dag getest worden. In afwachting daarvan ging het hele gezin in quarantaine. De uitslag zou misschien vlak voor vertrek bekend zijn. Maar de lol ging er voor hem af en besloot niet meer mee te gaan. Een zestal bleef dus over.

De planning van de tocht is om te vertrekken vanuit Deurningen, dicht bij de Duitse grens, naar Braunlage, een stadje in de Harz. Ongeveer 400 km oostwaarts. Braunlage is een kuuroord en is toeristisch aantrekkelijk om de skigebieden in de winter en wandelen en fietsen in de zomer. Als je naar de vorige zin kijkt dan zal motorrijden ook wel tot de avonturen behoren.

Woensdagmiddag vertrok ik naar het hotel in Deurningen, 'Frans op den Bult'. Toen ik daar de parkeerplaats opreed, trof ik twee andere deelnemers aan, 'Ben en Linda'.

Ik schoof mijn motor bij de andere motoren in een overdekte berging, zocht mijn kamertje op en liet me verwennen met een heerlijk chauffeursmenu. Daarna bijtijds onder de wol.

Donderdag, dag van vertrek

Donderdagochtend 10 september kwart voor 10 waren we compleet. Na de kennismaking bij 'Frans op den Bult' met koffie, vertrokken we richting Harz.





Het was een heerlijk weertje en het zonnetje scheen. Niet gek als je een eind moet rijden en het de vorige dag nog gemiezerd had. Het waren meteen al mooie wegen. De route ging over velden en langs bosranden. In een Duits stadje knapte het 'elastiek'. Tonny en Ben waren nergens meer te zien. Toen het 'elastiek' weer aan elkaar geknoopt was bleek dat we toch een eind van koers af waren geraakt. Het 'elastiek' werd die dag nog een paar keer flink opgerekt.

Dit maakte, dat Tonny meer koos voor de snelwegen. We stopten regelmatig en de frequentie daarvan was perfect. We hielden een pauze op de parking van een KFC. We hadden allemaal een lunchpakketje bij ons maar wat Tonny allemaal uit zijn hoge hoed, in de vorm van zijn topkoffer toverde was grandioos. Koffie thee, appeltje eitje en snoepje. Een kind zou er blij van worden en een motorrijder al helemaal.

Terug op de motor was de brede grijs weer helemaal terug. Het elastiek rijden had duidelijk wat oefening nodig.

De dag begon al behoorlijk op te schie-

ten en tussen 7 en half 8 kwamen we bij ons hotel aan in Braunlage. De plaats van bestemming, hotel 'Landhaus Irmgard' zag er goed uit.

Achter het hotel gaven we de motoren een plekkie en maakten kennis met Nynke en Roué uit Nederland. Ze zijn samen eigenaar van 'Landhaus Irmgard' en runnen het ook.

Bewonderenswaardig; hotelgasten verwennen, koken, kleuters en ook nog een baby. De bagage brachten we naar onze kamer en wat kan een douche dan fijn zijn.

We konden vrijwel meteen aan tafel. Binnen in het gebouw was het overall mondkapjes op behalve aan tafel, omdat anders het tafelen te lang duurt. Binnen een oogwenk stond er een heerlijk dampend Surinaams gerecht op tafel dat we ons goed lieten smaken.

Na het eten dronken we nog wat van het goudgele nat waar elke Duitse streek bekend om staat. Nadat er kleine flesjes verschenen met daarin een heilzame kruidenmelange, kon niemand vermoeden dat dit een heilzame werking had op onze lachspieren. Het stond er ook helemaal niet op!

Vrijdag, de eerste tourdag

Het was vroeg uit de veren als je om 10 uur weg wil rijden. We lieten ons het ontbijt heel goed smaken en met een luchtpakketje op zak vertrokken we vanuit een zonovergoten Braunlage.

Prachtige wegen, rustig slingerend langs bosranden met sparrenbomen, die recht de lucht in staken. Na ongeveer een half uur, stopten we op een parkeerplaats langs de weg.

Tonny wees ons naar een groot stuk natuursteen met opschrift:

„Am 1.8.1963 wurde 150 m von hier HELMUT KLEINERT vor dem Überschreiten der Demarkationslinie erschossen.“

West en Oost Duitsland, Hamers en Sikels toendertijd.

De voormalige grens liep vlak langs onze parkeerplaats. Het was daar, dat Kleinert met zijn vrouw probeerde om naar het westen te vluchten.

Wat over die plek op internet stond: Hij slaagde er in om onder het dubbele hek door te kruipen. Zijn vrouw was onderweg al gearresteerd. Helmut was gezien, waarna het vuur op hem werd geopend. Hij raakte door een mitrailleurssalvo



eerst gewond, waarna hij dodelijk werd getroffen. Toevalligerwijze werd de schietpartij gadeslagen door een grote groep Harz-Kuurgasten die aan de WEST-kant stonden en meteen een veilig heenkomen zochten. De poging van Kleinert werd met geweld gestopt.

Het bezoek aan de gedenksteen maakte op ons best wel indruk. We zagen het bezoek als een eerbetoon aan Kleinert en andere Oost-Duitsers die ook een poging hadden ondernomen of waren gevlucht “omdat ze ook in het Westen wilden zijn”.

De wind op de motor deed het stof van het noodlot van Helmut en anderen een beetje van onze motorpakken afwaaien. De weg en het mooie natuurschoon vroegen onze dringende aandacht.

We reden een prachtig oud stadje binnen. Het was er gelukkig niet druk (vanwege de corona denk ik). De straten waren er ouderwets smal met nog net een trottoir tegen de oude vakwerkhuisen. Het zag er sprookjesachtig uit. “Stolberg”. Jammer dat we daar geen foto van hebben. (reden om nog eens terug

te gaan). We reden door naar boven, naar het kasteel.

Ja niet lachen, het stadje is rond 1000 ontstaan door de mijnbouw. Het leek alsof de tijd daar had stilgestaan. Op de achtergrond torende een groot kasteel omhoog. Daar parkeerden we onze motoren, vlak voor de kasteelpoort. Een machtig gezicht.

Men kon de poort door en de binnenplaats betreden maar het gebouw niet. Men was op verschillende plekken bezig het kasteel te restaureren.

Er omheen lopen kon wel. Het uitzicht op het stadje was dan ook schitterend.

Het kasteel werd wisselend bewoond door onder andere Juliana van Stolberg.

Juliana van Stolberg was een vruchtbare tante. Uit het eerste huwelijk kreeg zij 5 kinderen. Uit haar tweede huwelijk nog eens 12 kinderen en nog niet eens de minsten. Een van haar kinderen

was prins Willem van Oranje, graaf van Nassau-Dillenburg, maar beter bekend als onze Willem van Oranje (bijnaam Willem de Zwijger). Dus onze Vader des Vaderlands. Het is niet voor niets: “ben ik, van Duitsen bloed”. Juliana verloor 3 zonen op veldslagen in Nederland tegen Alva.

Na alle bewonderingen reden we zo rustig mogelijk het stadje uit.

We vervolgden onze weg weer over schitterende wegen richting Kelbra. Nadat we een bikerscafé waren gepasseerd reden we over een bochtige weg een groot bosgebied in, de berg op. Deze weg was wel een van de hoogtepunten. De bochten werden afgewisseld met haarspeldbochten. De slingerweg was ongeveer 7,5km lang met daarin 36 bochten. EuroDisney voor bikers zeg maar. Wat een schitterende motorweg!

Grote borden met: Rustig rijden – niet inhalen – snelheidscontrole en rode strepen op de weg. Het hielp allemaal niet veel. Alleen maar motoren. Naar boven en naar beneden. De een nog sneller dan de ander. “Maar zoals altijd kom an dat gejakker een end, deur ‘n kerel die de snelheid van een motor niet kent”. Enkel motorrijders waren in de grindbak beland. “Weer iets geleerd” moeten ze gedacht hebben. Phil Reed zal ook zo begonnen zijn, dus er is nog hoop. Aan het eind keerden we om en reden de weg weer terug.

We stopten bij het Bikerscafé, waar de bochtige weg was begonnen. ‘Bikers Oase Cafe 36’, stond op een groot bord tegen de zijgevel van het café.

Het nummer verwees naar het wegetraject met 36 bochten. Er waren twee parkeerplaatsen voor motoren waar het een drukte van belang was. Overal waar je keek stonden of reden motoren

en zag je glanzend lak en chroom. Onze helmen gingen af en er steeg een geur op van koffie, Thüringer Bratwurst, Steak, Hausgemachte Frikadelle, Bratwurst Hawaii, Kartoffelsalad en nog meer lekkernijen waarmee motorrijders zijn te verleiden.

Er was gelukkig nog plek aan een houten picknicktafel. Het was een stralende dag. We lieten het ons goed smaken.

Na de welverdiende rust reden we verder door het mooie landschap en kwamen uit op een reusachtige stuwdam. De 'Rappbodentalsperre'.

We stopten vooraan waar we net de motoren kwijt konden.

We keken langs de enorme betonnen wand naar beneden en zagen op enige afstand een wandel-hangbrug naast de stuwdam. Het bleek, met zijn 483 meter, de langste wandelhangbrug van dit type ter wereld te zijn.

Wat we verder nog zagen was niet voor bangeriken. De 'Mega Zipline'.

Mensen die hangend aan een tokkelbaan 1000 meter van de ene- naar de andere kant zoeven. Ook kon je vanaf het midden van de hangbrug een 75 meter diepe "Gigaswing" maken.

Zie het als een combinatie van een bungee en een schommel. Je valt naar beneden en onderaan schommel je heen en weer. Spectaculair voor adrenaline junkies. Ik vond in de informatie daarover, dat Bungeejumpen zijn oorsprong heeft in een eeuwenoude Naghol-ceremonie.

Met kriebels nog in onze lijven knorden we weer verder, een tunnel door met aan de andere kant het wederom schilderachtige landschap. We reden via Rubeland verder en maakten na een tijdje weer een stop.

Ditmaal pauzeerden we op een grote parkeerplaats bij treinstation "Drei Annen Hohe". Het schijnt daar voor stoomlocomotieven een belangrijke overstapstation in de Harz te zijn. De locomotieven rijden over 'smalspoor' en het is een mooi gezicht ze te zien en horen stomen, roken en fluiten.

Bij smalspoor liggen de rails gewoon dicht bij elkaar vandaan. Het kost een stuk minder en in berggebied, als de contouren van de bergwand gevolgd worden, zijn scherpere bochten mogelijk. Dagelijks is het een komen en gaan van enorme tenderlocomotieven die het stationnetje aandoen voor passagiers, de oliekan, water en kolen. Tegen fikse betaling kun je ermee de Brocken op reizen. Brocken is de naam van een ruim 1114 meter hoge berg. Spectaculair om mee te maken en om te zien. We dwalen af.

Op de parkeerplaats stond een houten gebouw/schuurtje dat dienst deed als imbis. Je kon er onder andere drinken kopen, worst, erwtensoep en goulashsoep. Alles werd heet gestookt op een grote houtkachel, energieneutraal. We vonden een zitplaats aan een picknicktafel en genoten van de voorbij rijdende locomotieven die op stoom moesten komen.

Na de stop reden we verder over mooie rustige wegen naar ons Landeshotel in Braunlage.



Zaterdag, de laatste tourdag

Het was weer een geweldig zonnige dag, al dacht je regelmatig, "het mag wel iets minder". We stopten op een plein in een klein dorpje, 'Bartoldfelde'. Tonny liep naar een bakkerij die daar was. Het was een vrolijk weerzien met de bakkersvrouw waar we koffie bestelden met 'iets erbij'. Allemaal take away natuurlijk in deze periode, Duitser zeggen: 'Caffee zum Mitnehmen'. De bakker zelf was nog niet naar bed en kwam ook nog even kennis met ons maken.

Na de pauze vertrok het 6-tal weer, verder het zonnige Harz in, over lommerrijke slingerweggetjes waarvan je zou denken dat je die alleen in Limburg voorkomt.

Verderop, op een heuvel stuurde Tonny een gravelachtige parkeerplaats op, vlak naast een vierkante toren.

Wow, dit was een voormalige uitkijkpost van de voormalige DDR om de grens te bewaken.

Nu: belachelijk en onvoorstelbaar, toen: begrijpelijk en eigen schuld. Wat kan het (gelukkig) snel veranderen.

De Duits-Duitse grens werd bewaakt door de Grenstruppen der DDR, die ruim 40.000 man aan de grens gestationeerd hadden. Deze Grenztruppen hadden een bevel om te schieten op iedereen die de grens trachtte te passeren. Er werden ook mijnevelden aangelegd en was de grens op sommige plekken versterkt met struikeldraden aan apparaten die na explosie fragmenteerden om vluchtpogingen te voorkomen. Terug naar het huidige nu.

Tonny werd begroet door een goedmoedig uitziende Duitser. Hij was de eigenaar van de uitkijktoren die de toren toen der tijd voor een prikkie had

gekocht. We kregen een persoonlijke rondleiding. De man had samen met familie en vrienden alles opgeknapt en ingericht als Denkmal/Museum. Je kon een goede indruk krijgen hoe het moet zijn geweest. <https://youtu.be/zZX-JabZqAfo>

Er was veel moeite gedaan. Kachel, bedden, foto's, platen, telefoon, uniformen, meubels en zelfs een nog operationeel uitzijnde AK-47 aan een levensechte pop van een soldaat. De DDR geschiedenis maakte indruk en zette je aan het denken.

Weer buiten gekomen, viel het vredig glooiende landschap op. We genoten van de mooie uitzichten.

Op een steen stond te lezen dat in 2016 op die plek, een landmijn voor tanks onschadelijk was gemaakt. Tellermine (schotel-mijn). Dat waren rotzakken zeg maar want er was nog een extra lading aangebracht om te voorkomen dat die onschadelijk gemaakt kon worden.

Even later vertrokken we weer en genoten van de mooie wegen.

We moesten ergens nog de innerlijke mens verzorgen en we stopten bij een restaurant met een grote picknicktuin ernaast. Ook daar moesten we een briefje invullen tegen de corona. Daarna konden we aan tafel waarna ze ons heerlijke borden voorzette.

Na het eten en drinken reden we weer verder door het glooiende landschap van de Harz. We maakten we weer een pauzestop bij Drei Annen Hohne. Consumeerden een hapje en een drankje en reden terug naar 'Landhaus Irmgard' in Braunlage. Daar maakten we ons op voor de laatste avond.

Omdat de eigenaren van het hotel, Nienke en Roué, nog nooit zijn fijne, nette en voorbeeldige groep hebben gehad, werd er speciaal voor ons een barbecue georganiseerd!

Er kwam volop vlees, stokbrood, sauzen,



en salades tevoorschijn waar we ons tegoed aan deden. Iedereen hielp mee met hout sprokkelen voor de vuurkorf.

De kinderen van Nynke en Roué vonden het heel interessant en spannend om mee te sprokkelen en huppelden rond de vuurkorf. Nienke en Roué waren de sterspelers aan het spit.

Zondag, niet alleen maar een weg terug

We moesten vroeg uit de veren. Na een heerlijk ontbijt kwam het uitchecken en het optuigen van de motoren met de nodige bagage.

Nog even voltanken waarna we om 09:15 uur vertrokken richting NL.

We verlieten het stadje via het centrum en kwamen zo langs de bakker waar een onvoorstelbare lange wachtrij buiten stond. Allemaal met mondkapjes op, dat wel. Bij ons was dit nog niet maar daar hoefden we niet lang op te wachten zo bleek. Buiten het stadje werd het al meteen weer schitterend. Heerlijk slingerende bergweggetjes langs rotspartijen, door dennenbossen, lieflijke dorpjes met riviertjes en bruggetjes.

Ja wie als motorrijder nog meer te wensen heeft, mag het zeggen. Het 'elastiek' rijden kregen we beter onder de knie. De route volgde een smal landweggetje door een glooiend dal, huisjes, boerderijtjes, heuveltjes, bochtjes. Je zag af en toe een fietser en nog minder een auto. Om 11 uur een stop op een parking nog net voor Silberborn voor een hapje en een drankje. Als je er behoefte aan had stond er een snackwagen voor een 'Wurst mit Pommes'.

Mijn oog viel op een boom waartegen een metalen kastje was geschroefd. Onderuit het metalen kastje kwam een elektriciteitskabel die naar de worstenwagen liep. Ik denk dat dit de eerste groene stroom in Duitsland moet zijn geweest.



Na de welverdiende rust reden we verder en maakten wat kilometers door over een Autobahn onze weg te vervolgen. Niet verkeerd als je dagen achtereen alleen maar bochten hebt gereden. Het was heerlijk rustig rijden. We koersten de Autobahn af en reden naar een heerlijk rustig gelegen hotel/restaurant in Wellendorf. De vriendelijke waardin loodste ons naar een mooi plekje waar we met ons allen in de schaduw aan konden zitten.

Het smaakte weer voortreffelijk en konden er weer even tegen. We waren immers al over de helft van het traject. Voor de grens stopten we bij een benzinestation waar we tevens afscheid van elkaar namen. Toen ik thuis kwam stond er 500 gereden kilometers op de dagteller.

Overpeinzing.

Het Harzgebied is echt heerlijk met zijn bergen, rotsformaties, heuvels, grotten, bossen, meren, rivieren, heldere beekjes en rijke fauna. Schitterend zijn ook de lieflijke dorpjes en stadjes, kastelen en burchten en oude smalspoorwegen en mijnen. Toch waren het

de wegen die deze vakantie écht speciaal maakten. Want je rijdt hier bocht na bocht na bocht na bocht na bocht!

Van ons clubje kende ik alleen Tonny. Het was fijn om de anderen ook te leren kennen. Het schept een band. We hebben nog regelmatig contact.

Tegenslagen? Nee die waren er niet tenzij het de stof op de motor, een opgerekte elastiek en een bijna lege tank problemen waren. Het restaurant was Top, het eten was Top, de Aprè-Tour was elke avond Top en onze zeer gewaardeerde reisleider Tonny was Toppy.

We hebben "tot ziens" tegen elkaar gezegd, dus wie weet tovert Tonny nog eens uit zijn hoge hoed.

Iedereen bedankt voor de goede zorgen en het letten op elkaar....

t-jo

NEGATIEF EN VEREVENING

Negatief: het meest positieve woord van 2020 lees ik, een spreuk van Loesje die heel subtiel de actualiteit weergeeft van wat er zich binnen de maatschappij afspeelt.

Ergens kwam ik ook het woord “bierviltjesvirologen” tegen. Het schijnt dat we er daarvan 17 miljoen hebben in Nederland. Met een biertje op weet je klaarblijkelijk ineens alles beter. Misschien een idee voor Hugo de Jonge. Als je het nieuws volgt, doet hij niets goed, maar ga er maar aan staan in zo'n crisis.

Zo ook bij de IPA. De IPA heeft ook een crisis maar is van een heel andere orde, en gaat over de teloorgang van IPA leden.

En daar hoort natuurlijk ook een mooi woord bij, tamelijk nieuw voor de IPA in 2020 en minstens zo pakkend als het woord negatief, namelijk “vereveningsbijdrage”. Een plan wat erop neerkomt dat districten die “rijk” zijn, minder afdrachten van de contributiegelden (25%-50% i.p.v. 100%) ontvangen wat dan ten goede komt aan de o zo broodnodige, nieuw op te zetten wervingscampagne.

Een goed streven van een nieuw landelijk bestuur, die voortvarend te werk gaat en de snelheid erin wil houden, want langer wachten is meer achterstand. Ook voor hen geldt hetzelfde als voor Hugo, ga er maar aan staan, een immense klus. Jongeren tot en met 35 jaar zouden lid moeten worden met het idee dat zij (ingevolge hun interesse) in Nederland en andere IPA landen kunnen gaan kijken hoe collega's hier of in een ander land te werk gaan. Dat laatste is de I van IPA ten top. Daar gaan

zij voor. Geen vakantie, maar een trip met wellicht leerdoelen, nieuwe ideeën, inzichten, je kunt daar van alles bij bedenken. Voor dat idee kunnen wij als leden van ons vriendschapsclubje alleen maar sympathie hebben.

Maar toch is dat wel een dingetje, die verevening. Je zult als district maar jaren “gespaard” hebben en veel geld op je rekening hebben staan.

En voor die drift waardoor je rekening op termijn zal exploderen, wordt je nu gekort zullen sommigen denken. Maar zo is het niet. Het ledenaantal bij de IPA loopt drastisch terug. Zo doorgaan betekent straks IPA wereldwijd maar dan zonder Nederland. En je rekening dan? Ja, daar kan je dan ook niets meer mee. En we moeten wel iets doen.

Tijdens de vergadering in december vorig jaar, waarbij vanwege de voortgang, door alle aanwezigen werd goedgekeurd dat het als een ALV zou worden aangemerkt, kreeg het Landelijk bestuur groen licht om hun plannen uit te werken en werd de verevening vastgesteld. Districten krijgen wel de vrijheid om geld voor een activiteit/jubileum te reserveren.

En wat gebeurt er na de vergadering? Worden koppen bij elkaar gestoken of brainstormsessies via een digitale verbinding gehouden om te bedenken of er toch een manier is om de centjespot niet te laten slinken? Huh, we waren het toch met elkaar eens dat het zo niet langer kan en dat werving prio 1 heeft en dat het geld kost wat (voor een groot deel) uit de verevening betaald wordt? Dat besloten we toch samen in dat kappelletje bij Huis ter Heide?

Creatief zoals we zijn willen sommige districten na deze vergadering meer geld voor een jubileum of willen plotse-ling meer geld uitgeven aan activiteiten, in coronatijd. De wervingscampagne, die nog niet eens goed van start is kunnen gaan, staat daarmee onmiddellijk weer onder druk. Het zal toch niet? Ik verbaas me erover. Zoals ik me verbaas over de weerstand tegen coronamaatregelen. Zoals ik me soms verbaas over het beleid van Hugo de Jonge, ondanks dat ik eerder zei dat het niet makkelijk voor hem is. En soms, ja soms verbaasd eigenlijk niets mij meer. Er gebeuren namelijk altijd onverwachte zaken als crisissen opgelost moeten worden en we zoveel bierviltjesvirologen hebben. Of moet ik misschien toch voorzichtig zeggen 5200 bierviltjes IPA vrienden met ieder een eigen mening? Of wacht, is het misschien dan toch “voortschrijdend inzicht”, je weet wel, een term waarin je privé, op je werk, in de politiek en binnen een vereniging als de onze alle kanten mee op kunt om ergens een draai aan te geven.

We moeten het samen doen, horen we dikwijls van Hugo, maar dat geldt zeker ook voor de IPA, het zou ook zomaar een kreet kunnen zijn van een van onze geachte bestuursleden van het landelijk bestuur, anders komen we niet uit onze eigen crisis.

Verevening, lieve mensen, is ook Servo per Amikeco.

Voor nu in coronatijd, blijf negatief, wat is dat soms toch een mooi woord.

Kees Arends.



KORTE BERICHTEN

VAN HET LANDELIJK BESTUUR

Het Landelijk bestuur van de IPA gaat de locatie in Gouda verlaten. Het huurcontract loopt tot eind 2022. Wij zijn op zoek naar een geschikt en goedkoper pand.

Het is de bedoeling dat we een onderzoek gaan starten naar de vraag waarom potentiële kandidaten al dan niet lid willen worden van de IPA. Wij zijn in gesprek met een onderzoeksbureau uit Groningen dat nauwe contacten heeft met de universiteit daar.

Het eerste jaar gratis lidmaatschap van de IPA is komen te vervallen. Nieuwe leden ondertekenen meteen een automatische machtiging voor de jaarlijkse contributie. Het aanmeldingsformulier wordt aangepast.

Half januari hebben voorzitter Willem Schewe en secretaris Kees Jongh een Teams gesprek gehad met korpschef Henk van Essen van de politie. Tijdens dit gesprek werd ingegaan op de samenwerking met de politie, een eventueel aanbod voor huisvesting bij de politie en vele andere onderwerpen om de samenwerking steviger te maken.

Binnenkort starten we landelijk met nieuwe e-mailadressen via Sportlink. De wijzigingen moeten goed worden gecommuniceerd en de oude adressen komen te vervallen.

Het is op dit moment nog niet bekend of de Algemene Ledenvergadering op 27 mei 2021 in Venlo doorgaat. Dit hangt in hoge mate af van de ontwikkelingen op het gebied van de Coronapandemie.

IPA Nederland wordt regelmatig (nu even minder) op de hoogte gesteld van allerlei evenementen in de wereld, georganiseerd door andere IPA secties.

Dit geven wij door aan onze leden. Wij willen hierbij benadrukken dat als IPA Nederland geen (mede) organisator is van deze evenementen wij niet verantwoordelijk zijn of aansprakelijk kunnen worden gesteld in welke zin dan ook.

Nederlandse IPA leden zijn en blijven zelf verantwoordelijk als zij zich voor een dergelijk evenement opgeven en moeten zelf zorgdragen voor een goede verzekering.

Dit om latere misverstanden te voorkomen.

IPA NEDERLAND

International Police Association