IPA MC NL

Blue Rider

International Police Association MotorClub Nederland 02 2026



IN DEZE UITGAVE ONDER ANDERE:

In Memoriam Ed Hermans, Kees Arends en Ton Spierings.
Verslag IPA MC Reis 2026 en DLV & Openingsrit 2026.



INHOUD

uitgave 02 2026

04 BESTUUR IPA MC NL

05 VOORWOORD

06 IN MEMORIAM ED HERMANS

08 IN MEMORIAM KEES ARENDS

10 IPA MC REIS NAAR OOSTENRIJK (DEEL 1)

12 DLV EN OPENINGSRIT 2026

14 IN MEMORIAM TON SPIERINGS

17 EVEN VOORSTELLEN TON SCHUTTE

18 MOTORRIJDERS

20 SCHOTLAND MOTORREIS 2026

06





18



www.ipa-mc.nl







VOORZITTER

RON VAN VEMDE
vz-motorclub@ipa-nederland.nl

SECRETARIS VICE-VOORZITTER

AART WESSELS
motorclub@ipa-nederland.nl

PENNINGMEESTER

TON SCHUTTE
pm-motorclub@ipa-nederland.nl









TOERCOMMISSARIS REDACTIE

RENÉ VAN OERS
toercom1-motorclub@ipa-nederland.nl

2E SECRETARIS ALGEMEEN BESTUURSLID

FRED DE WIT
webredactie-motorclub@ipa-nederland.nl

TOERCOMMISSARIS WEBMASTER

DICK SCHAAP
toercom2-motorclub@ipa-nederland.nl

TOERCOMMISSARIS

HANS KUYPER
toercom3-motorclub@ipa-nederland.nl

IPA MOTORCLUB

BANKREKENING

NL66 RABO 0174976100

t.n.v. IPA Nederland Afdeling Motorclub.

REDACTIE:

Aart Wessels

Voor alle actuele informatie: raadpleeg het Forum.

VORMGEVING & REALISATIE:

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

Advertenties Peter Hamers en Gerard Vlek.

COVERFOTO:

Ed Hermans

UITGEVER & DRUKWERK:

PC Vlek
www.pc-vlek.com

Uitgeverij PCV vof
Peutzstraat 56,
6412 HZ Heerlen
T 045 - 5729581
E info@pc-vlek.com
I www.pc-vlek.com

IPA-MC-NL
INTERNATIONAL POLICE ASSOCIATION
RAJDI EN AMIKECO

VOORWOORD Ron van Vemde
VOORZITTER



Voor jullie ligt weer ons IPA-MC magazine. Dit keer een wat bijzondere editie. De afgelopen maanden hebben we als IPA-MC afscheid moeten nemen van 3 zeer betrokken motorvrienden. Ed Hermans, Kees Arends en Ton Spierings zijn ons helaas ontvallen. Als motorclub zijn we op een passende wijze bij hun afscheid aanwezig en betrokken geweest. Verderop lezen jullie een in memoriam die door Aart namens het bestuur is geschreven. We weten dat de nabestaanden ons magazine ook lezen, vandaar vanaf deze plek nogmaals ons medeleven. Ook wij zullen hen missen, maar zeker niet vergeten.

Na het onverwachte overlijden van Ton zijn we als bestuur bezig geweest om de functie van penningmeester weer snel in te kunnen vullen. Als daar meer informatie over is, zullen we dat in het forum laten weten.

Naast deze tragische gebeurtenissen zijn er in de afgelopen maanden natuurlijk ook weer mooie motorritten gereden. Een compliment aan onze toercommissarissen voor het elke keer weer vinden van mooie routes en het organiseren van deze ritten. Vaak zien we dezelfde gezichten; rij eens een keertje mee en ervaar zelf hoe gezellig en mooi dergelijke tochten zijn. Ook is er onder aanvoering van Dick een hele mooie buitenlandse rit naar Oostenrijk gemaakt. Elders in ons magazine lezen jullie daar ook meer over.

Terwijl ik dit schrijf is de herfst bijna gekomen. Na de zomerse, soms tropische temperaturen van de afgelopen tijden, is dit voor mij – en ik denk voor velen – een mooie periode waarin de natuur voorzichtig kan herstellen en zich van een andere kant kan laten zien. Blijf gezond en genieten en natuurlijk vele veilige motorritten toegewenst.




GEK


Jubileum
10








Ed

IN MEMORIAM ED HERMANS

door Aart Wessels

Eind 2001 werd ik lid van de IPA Motorclub en Ed was daar toen al bij aanwezig. Hij was vlak voor mij lid geworden van de MC en kwam altijd samen met Anita naar de ritten van de MC. In al die jaren is dat ook zo gebleven: slechts bij hoge uitzondering kwam Ed alleen.

Ed was in zijn werkzame leven motorrijdende marechaussee en vanuit de dienst reed hij op de Yamaha FJR1300. Maar ik ken Ed bij de MC als een diehard BMW-rijder, altijd op een RT. En eerlijk is eerlijk: Ed en de BMW waren een twee-eenheid. Zijn uitstraling paste wonderbaarlijk goed bij de grote boxers: een forse, stoere man op een forse, stoere motor.

Na het afscheid van onze eerste voorzitter moesten we op zoek naar een nieuwe voorzitter, waarbij we voorzichtig Anita polsten of Ed dat baantje wel zou zien zitten. “Als hij het doet, gaat hij er ook helemaal voor”, die opmerking vergeet ik nooit meer. En dat was ook precies wie Ed was: nooit half werk, altijd alles prima op orde. Het was een genot om met hem samen te werken binnen het bestuur. Ed had een bijzondere manier van werken, zowel binnen de bestuursvergaderingen als bij onze jaarlijkse DLV: zijn tekst was altijd helemaal uitgeschreven, wat het voor de verslaglegging heel eenvoudig maakte: knipplak en klaar.

In de zomer van 2015 ging de MC naar Schotland en Ed en Anita zouden ook meegaan. Helaas kreeg Ed in dat voorjaar ernstige hartklachten tijdens zijn traditionele skivakantie. Maanden heeft hij in het ziekenhuis in Oostenrijk gelegen voordat hij eindelijk stabiel genoeg was om naar NL vervoerd te worden. Hierdoor moesten zij helaas de Schotlandreis aan zich voorbij laten gaan. Maar Ed zou Ed niet zijn als hij niet bij ons vertrek aanwezig zou zijn. En zo stond hij op die dag plotseling voor ons met een klein, maar uiterst relevant beschermengeltje voor alle deelnemers.

In de jaren daarna leek het weer goed te gaan en bleef hij lange tijd stabiel. Het motorrijden ging weer goed en hij en Anita genoten zichtbaar van de vriendschap binnen onze prachtige club. Samen met Kees heeft Ed de MC nationaal en internationaal op de kaart gezet. Zijn grote netwerk heeft ons vele goede





diensten bewezen.

Eind 2024 ging Ed z’n gezondheid snel achteruit: hele dagen op de motor ging niet meer, laat staan lange ritten maken. Zijn krachten namen af en Ed voelde zich niet helemaal fijn meer op de zware BMW. Zijn longen konden zijn lichaam niet meer van voldoende zuurstof voorzien en dus kwam er een zuurstofmachine. Dat was het definitieve einde van Ed z’n motorcarrière. Het duurde lang voordat hij de stap nam om zijn motor te verkopen, maar toen het eenmaal zover was zorgde hij ervoor dat de motor een heel fijn nieuw thuis kreeg.

Een revalidatietraject bracht niet het gewenste resultaat en dat was een flinke tegenvaller. De laatste maanden ging Ed snel achteruit: zijn hoofd wilde nog wel, maar zijn lichaam kon niet meer. Hij bleef er nuchter onder: “het is zoals het is”. Tot het laatst heeft hij de regie gehouden om op een waardige manier afscheid te kunnen nemen van dit aardse leven. Zoals hij het zelf zei: “Ik begin aan een nieuwe reis”. Ed mocht 70 jaar worden.












SCOTLAND

IN MEMORIAM KEES ARENDS

door Aart Wessels



Afgelopen januari ging 's avonds mijn telefoon over. Het was Kees. "Hoi Aart, ik denk dat Ed mij voor gaat zijn". Dat gesprek behoort tot de moeilijkste die ik ooit heb gevoerd.

Ed en Kees waren beide ernstig ziek en er was voor allebei geen hoop meer op genezing. Kees was binnen het bestuur het langst zittende lid: vanaf de oprichting in 1999 was hij al betrokken bij de motorclub, in eerste instantie nog met het idee dat een landelijke IPA MC een club voor het hele land moest zijn. Dat behoeft enige toelichting: Kees was als enige Brabander aanwezig bij de oprichtingsvergadering, alle overige aanwezigen kwamen uit de drie noordelijke provincies. Met zijn kenmerkende voortvarendheid nam hij ook maar meteen plaats in het bestuur, een positie die hij bijna tot het eind van zijn leven zou behouden.

Kees was een echte Brabander: vol van levenslust, altijd in voor een geintje, nooit een slecht humeur en een biertje ging er ook altijd wel in. Hij was ook een echte familieman: hij was apetrots op de vijf kinderen die hij en Mieke samen hadden. En hij genoot met volle teugen van de energie die zijn elf kleinkinderen altijd met zich meebrachten.

Motorrijden speelde een grote rol in zijn leven. Toen ik pas bij de MC kwam, reed Mieke nog regelmatig mee. Later werd dat minder en uiteindelijk kwam Kees meestal alleen. Soms had hij een dochter en (schoon)zoon op hun eigen motor mee en soms een buurvrouw achterop. Bij Kees kon bijna alles.

Zo'n tien jaar geleden kreeg Kees vervelend nieuws: er was een tumor ontdekt in zijn nier en die moest behandeld worden. Dat zorgde voor de nodige problemen, tot het ziekenhuis uiteindelijk liet weten dat zij niets meer voor Kees konden betekenen. Maar Kees zou Kees niet zijn als hij het daarbij liet zitten. Hij vroeg een second opinion aan in het Radboud in Nijmegen en mocht meedraaien in een experimenteel programma. Wonder boven wonder paste Kees perfect binnen dat programma. In zijn eigen woorden: "Ik heb er tien jaar bijgekregen van het Radboud".

Kees z'n bestuursfunctie zorgde ervoor dat hij precies van alle regeltjes en gebeurtenissen binnen IPA NL op de hoogte was. Alle bestuursleden maakten dan ook gretig gebruik van Kees z'n geheugen. En als er iets dreigde te ontsporen, dan was daar altijd Kees z'n advies. Ook Kees was z'n gewicht in goud waard.

Bij de oprichting van de MC in 1999 werd besloten dat de MC geen district kon zijn, maar een afdeling van IPA NL. Dat had tot gevolg dat de MC bij de ALV van IPA NL nooit stemrecht had en dat was een doorn in het oog van Kees. Samen met Ed nam hij het initiatief om van de MC een district te maken. Daar moesten wel wat hobbels voor genomen worden, maar Kees had zijn woordje klaar. IPA NL kon uiteindelijk niet anders dan akkoord gaan met het voorstel.



Naast bestuurslid van de MC had Kees nog meerdere bezigheden. Hij was medewerker/planner bij de lokale dierenambulance, heeft nog een tijdje een rolletje gespeeld bij de Partij voor de Dieren. Drie jaar geleden resulteerde dat alles erin dat Kees werd benoemd tot Lid in de Orde van Oranje-Nassau, een onderscheiding die hij met heel veel trots droeg.

Kees overleed in juni 2026. Hij mocht 68 jaar worden.

DEEL 1 IPA MC REIS NAAR OOSTENRIJK JUNI 2026

door Marcel Limpens



Zaterdag 6 juni 2026

In het afgelopen najaar was ik op één van de ex-cops motordagen; een groep oud-collega's vanuit de eenheid Politie Oost Brabant, die 4 x per jaar een gezamenlijk motortochtje maken. Daar hoorde ik van het bestaan van een club motorrijders vanuit de IPA, met komend jaar een trip naar Oostenrijk op het programma, waar ik absoluut wel oren naar had. Dus direct lid geworden van de IPA en ingeschreven voor deze reis naar de Alpen. Vandaag was het dan eindelijk zover; alle ritten en overnachtingen waren reeds gepland, met dank aan organisator Dick. De nodige voorpret dus al beleefd. Verzamelplaats vanochtend was het Bastion hotel in Heerlen; sommige collega's hadden hier de nacht al doorgebracht, omdat zij vanuit hun woonplaats al de nodige km's erop hadden zitten. Martin en Marion hadden ervoor gekozen om de trip naar Oostenrijk in drieën te splitsen en om maximaal 300 km per dag te rijden, omdat dit voor hen meer dan genoeg was. De rit van vandaag door Duitsland was niet echt een tocht binnendoor met mooie landweggetjes, maar vooral bedoeld om kilometers te vreten. Zodra we in Duitsland waren, werd er eerst (goedkoop) getankt; we blijven natuurlijk Hollanders. De overnachting is in het Novina Sleep Inn te Herzogenaurach, net boven Nürnberg. Vanuit Heerlen 478 km, plus de rit vanuit Boxmeer is 588 km op de dagteller en dat is meer dan genoeg voor een tweewieler. Toen we rond 17:00 uur arriveerden, was ik dan ook behoorlijk moe. Martin en Marion sloten hier bij ons aan. Vlakbij het hotel is een Vietnamees restaurant. Je zou misschien iets anders verwachten in Duitsland (bockworst of schnitzel), maar een ieder was hiervoor wel te porren en dus gereserveerd door initiatiefnemer Ger, want we zijn immers met een gezelschap van 13 motorrijders. Eigenlijk zouden we met 15 personen gaan, maar 2 collega's moesten op het laatst passen; Luuk heeft een hardnekkige schouderblessure (lastig motorrijden) en Cor (die notabene mij tipte over de IPA) zit vast in Portugal, maar dan wel in de goede zin des woords; door staking kon hij niet op tijd terug zijn in Nederland. De Vietnamees bleek een goede zet te zijn en met een goed gevulde maag en aanvulling van het verloren vocht (later op de dag werd het behoorlijk warm) gingen we onder de wol. Morgen de 2e helft van de heenreis; "slechts" 300 km met het laatste stuk binnendoor.

Zondag 7 juni 2026

Na een zeer goede nachtrust en een stevig ontbijt, stond iedereen om 09.15 uur klaar voor vertrek. In het routeboek stond 266 km over de Duitse Autobahn vermeld, waarbij we onderweg nog de nodige Nederlandse sleurhutten hebben ingehaald. Bij München wat file en ons keurig aan de Duitse wetgeving gehouden door er niet tussendoor te gaan rijden; is hier verboden en erg ongewenst! Op zo'n 10 km voor de Oostenrijkse grens hebben we de snelweg verlaten, om vervolgens binnendoor te rijden naar onze bestemming. Deze laatste 70 km gaf al direct aan hoe mooi het hier is om met de motor te toeren. Het motorhonk voor de komende 6 nachten ligt in Aschau en is genaamd (hoe kan het ook anders) Aschauer Hof, dat onder de rook van Kirchberg in Tirol ligt. Het is een heus familiehotel en op de site stellen ze zich als volgt voor: "De familie Wörgötter heet u van harte welkom. In januari 2018 hebben we het familiebedrijf overgenomen. We zijn er trots op dit familiebedrijf samen met een gemotiveerd team in de tweede generatie



voort te zetten. We willen deze gastvrije sfeer elke dag met u delen, vandaar ons motto; VAKANTIE MET VRIENDEN. Verheug u op de authentieke Tiroolse gastvrijheid; warm, gemoedelijk, oprecht en eerlijk!" Nou, wat wil je nog meer, maar het moet nog wel even gezegd worden dat de ontvangst in eerste instantie niet heel erg vriendelijk was. Waarschijnlijk door de stress van 13 motorrijders in vol ornaat, die in één keer voor de neus van de receptioniste stonden. Nadat alle papieren op orde waren, veranderde het chagrijn in een hartelijk woordje met welkomstborrel. Vandaag dus niet zoveel km gereden, want we wilden op tijd inchecken en zo rustig landen voor de komende 5 dagritten, die hier op stapel staan. We hebben er zin in! We hebben overigens, net als op de heenweg, allemaal een kamer voor ons alleen. Er kan dus naar hartelust gesnurkt worden. Een goede nachtrust is een must voor de veiligheid overdag, want we willen allemaal de gepoetste kant boven houden.

Maandag 8 juni 2026

Eerst nog even terug naar gisterenavond: het eten hier is meer dan prima, goede keuken en dat bleek vanochtend ook bij het zeer uitgebreide ontbijt! Een dikke pluim. Het bed van Aschauer Hof is ook al prima, niets mis mee. Na een goede nachtrust stonden we vanochtend klaar voor onze eerste dagrit door Tirol en het Salzburger Land. Een rit met een lengte van 227 km. Vanuit ons hotel reden we eerst door het mondaine Kitzbühel om vervolgens naar Jochberg te rijden. Daarna over de Pass Thurn; een 1273 meter hoge bergpas. Via Mittersill en Neukirchen am Grossvernediger naar de Krimmler Wasserfällen en dus over de Gerlospass om in het Zillertal uit te komen. Hierna volgde een fantastisch mooie route met de nodige haarspeldbochten naar Zell am Ziller. Bij Hippach was er een traject met nog meer haarspelden en adembenemende uitzichten. Echt kicken voor de motorrijder! Bekende wintersportnamen kwamen onderweg voorbij. Bij menig IPA-lid geldt doorgaans de slogan; "wat honing voor de beer is, is koffie voor de smeris" en nu juist ging de koffie vanochtend niet goed; de 1e (tussen)stop werd gemist; bij de 2e stop bleek dat de koffietent dicht was en bij de 3e stop bleek na lang wachten dat de koffiemachine kapot was. Maar wees gerust; we zijn niets tekort gekomen. Het was ook nog eens prachtig weer met een temperatuur tegen de 30 graden (doorwaaijasje niet voor niets meegenomen en halverwege dan ook aangedaan). Overigens rijden we niet in een lange kolonne van 12 motorrijders, maar in 3 aparte groepjes, met vaste voorrijders. Er wordt (voor de kenners) in baksteenformatie gereden en uiteraard niet onderling ingehaald. Nagenoeg iedereen heeft een eigen navigatieapparaat op de motor, maar toch wordt er bij iedere afslag keurig op elkaar gewacht. Alles om vooral weer veilig thuis te komen en zoveel mogelijk te kunnen genieten. De groepjes worden bewust iedere dag anders ingedeeld om er één homogene groep van te maken (voor zover dat al nodig was). Bijkomend voordeel voor mij als junior lid van de IPA, is dat ik nu iedereen wat beter leer kennen. Voor de oplettende lezer; ik schrijf 12 motorrijders, want helaas is Marion ziek geworden en achtergebleven in het hotel. We hebben elkaar interessante verhalen te vertellen, mooie discussies, met allen een blauwe achtergrond.

Dinsdag 9 juni 2026

Wanneer je met de motor op vakantie gaat moet je keuzes maken: wat neem ik wel mee en wat niet. Vandaag was ik blij dat de regenoverall in mijn topkoffer zat. Vanochtend dachten we nog dat we de regen konden ontwijken door een route van een andere dag te rijden, waardoor we een droge kant op zouden gaan.... Het Oostenrijkse Buienradar deed echter een loze belofte. Een paar keer een flinke hoeveelheid hemelwater over ons heen gekregen. Gisteren bijna de 30 graden aangetikt en vandaag in de regen 12 graden, maar het motorrijden blijft mooi en Oostenrijk ook. De bewolking tussen de Alpen geeft weer een hele andere kijk op het landschap. Het is natuurlijk wel goed opletten met motorrijden, zeker met regen en alle ongemakken die daarbij komen kijken (putdeksels en strepen op de weg). Vanochtend voor het vertrek een groepsfoto gemaakt met de vlag van de IPA, hetgeen een traditie is. Daarna op het zadel gekropen voor een dag(rit) van de meren; 3 stuks wel te verstaan. Ze lagen verspreid over Oostenrijk en Duitsland; de Aachensee, de Tegernsee en de Schliersee en zijn gesitueerd rond-om de Brandenberger Alpen. De Alpen komen hier tot 2299 meter hoogte, terwijl de route vrij vlak was. Er waren 2 passen, die we zijn over gegaan; de Ursprungpass op 836 meter en de Marblinger Höhe op 683 meter. De lunch was de buurt van de Aachensee, in een typische Almgasthof en daar dan ook een gerecht van deze streek genomen; een Käse-press-knudel-suppe; lekker, maar ook erg zout. Om 16.30 uur hebben we zoals iedere dag afgetankt en daarna de motor in de garage van het hotel geparkeerd. Vervolgens nog even een duik genomen in het (buiten)zwembad van het hotel; frisjes, maar wel lekker.

Wordt vervolgd!



DLV EN OPENINGSRIT 2026

door Aart Wessels



Op zaterdag 11 april werd het anders zo vredige dorpje Harskamp in Gelderland al vroeg verrijkt met een breed scala aan motoren. Wat was er aan de hand? Heel eenvoudig: het district Motorclub van IPA NL hield haar jaarlijkse Districtsledenvergadering. 14 motorrijders waren die dag in alle vroegte op hun stalen ros geklommen om datgene te doen waar motorrijders nou eenmaal een zwak voor hebben: een mooie motorroute rijden door het prachtige achterland van Gelderland en Twente.

Maar voordat het zover was moest er nog even vergaderd worden. En dat gebeurde allemaal bij onze vaste locatie (sinds enkele jaren) Echos Harskamp. De DLV was – zoals gebruikelijk – goed bezocht met een kleine 30 deelnemers. Heel mooi was dat onze oud-secretaris Kees en oud-penningmeester Henri allebei acte de présence gaven, ondanks hun broze gezondheid. Gedurende de vergadering passeerde het wel en wee van de MC de revue en bleek dat we er als klein district van IPA NL helemaal niet zo slecht voor stonden. Zowaar waren er vijf jubilarissen dit jaar: 4 x 25 jaar en één keer 50 jaar. René en Teo waren zeer verrast toen zij naar voren werden geroepen en de versierselen behorende bij dit jubileum kregen uitgereikt door de wnd. voorzitter Aart. De derde aanwezige jubilaris was diezelfde wnd. voorzitter en hij kreeg de versierselen uitgereikt door 2e secretaris Fred.

Na de vergadering werd genoten van de uitstekend verzorgde lunch, waarna 14 motorrijders in twee groepen vertrokken voor een mooie rit.

Vanaf de start in Harskamp ging het over hoofdzakelijk mooie binnendoorweggetjes richting Hoenderloo, Ugchelen en Beekbergen waarna we in Voorst onze eerste stop hadden. Die was gepland bij een ambachtelijke bakker die – aldus voorrijder Hans – de lekkerste gevulde koeken van de regio verkocht. Nieuwbakken assistent-toercommissaris Willem voegde daaraan toe dat de kruidkoek ook niet te versmaden was. Uit eigen ervaring kan ik vertellen dat beide heren helemaal gelijk hadden.

Na de nodige sanitaire stops werden de motoren weer aangeslingerd en reden we verder richting de Tuin Van Bezinning in Warnsveld. De Tuin Van Bezinning is een nationaal monument opgericht door de politie als herdenking en eerbetoon aan politiemensen die zijn omgekomen tijdens de uitoefening van hun wettelijke taak. Ik had er vaak van gehoord, maar was er nog nooit geweest en ik moet zeggen: ik was onder de indruk. Het monument is mooi aangelegd in een grote open ruimte. Het centrale punt van de Tuin is een kleine fontein met daaromheen concentrische cirkels die op ongelijke hoogtes zijn aangelegd. De namen van omgekomen politiemensen zijn op stalen borderranden geëtst. De Tuin is een mooie herinnering aan al die omgekomen collega's.

Na het bezoek aan de tuin zou de route ons verder voeren met uiteindelijk het dorpje Holten als eindpunt. Helaas gooide de weersverwachting flink roet in het eten. Al bij de eerste stop bleek dat er later in de middag minder weer aankwam. Bij de Tuin bleek dat dat regelrecht noodweer zou worden, met onweer en grote hoeveelheden neerslag in korte tijd. Na een kort overleg werd daarom besloten de route bij de Tuin te beëindigen, zodat iedereen nog enigszins droog thuis zou kunnen komen. Dat gold in ieder geval voor mij: op het moment dat ik 1,5 uur later mijn stalling inreed vielen de eerste druppels. Net op tijd dus.

Het was een mooie dag!




















jubileum


MR
RR-98



IN MEMORIAM TON SPIERINGS

door Aart Wessels en René van Oers



Op 15 juli 2026 overleed onze penningmeester Ton Spierings. Ton was het laatste lid van het oude Dagelijks Bestuur van de MC, dat bestond uit Ed, Kees en hij. Zonder daarbij onze vorige penningmeesters tekort te doen: Ton was als penningmeester zijn gewicht in goud waard. Hij heeft de boekhouding van de MC opnieuw op poten gezet en er daarbij voor gezorgd dat de lange termijn niet uit het oog werd verloren.

Ton was al lange tijd lid van de MC en nam graag deel aan de ritten van de MC. Hij was daarbij een graag geziene gast die altijd goedlachs was en voor iedereen tijd had of nam. Mooi om te zien was dat onze toercommissaris René en Ton het uitstekend met elkaar konden vinden. Die vriendschap ontstond tijdens onze reis naar Normandië in 2014. René en hij deelden daarbij een kamer in het hotel waar wij verbleven. Groot was de verrassing toen na aankomst aldaar Ton en René op kwamen dagen met een doos met 24 blikjes Leffe. “In de aanbieding bij de Carrefour, voor op de kamer”, zei Ton met die kenmerkende grote glimlach op zijn gezicht. Die vriendschap gaf een extra dimensie aan de lijfspreuk van de MC: “Rajdi en amikeco”.

Een ander aspect van Ton was dat hij een heel sociaal mens was. René heeft tijdens zijn werkzame leven zodanige ervaringen opgedaan, dat hij daardoor PTSS heeft opgelopen. En als het voor René moeilijk werd, kon hij altijd bij Ton terecht. Ton had de magische gave om alles weer in een zonnig daglicht te plaatsen. Ook in Ton z’n werkzame leven speelde dat sociale een grote rol: Ton wist álles van personele regelingen, was vrijwilliger bij de NPB in het Belastingnetwerk en kon op allerlei gebieden perfect onderbouwd advies geven. Niet zelden kregen leidinggevenden binnen én buiten het korps waar Ton werkzaam was te horen: “Ik heb Ton gesproken. Ik ga m’n pensioen aanvragen!”

Zo handig als hij was op het gebied van regelingen, zo onhandig was hij met de huidige elektronische ondersteuningsmiddelen die op de huidige motorfietsen aanwezig zijn. Hij kreeg het nooit voor elkaar om een route van de MC in zijn navigatie te plaatsen en viel daarbij vaak terug op René, die hem op dat gebied met raad en daad terzijde stond.

Enkele jaren terug ging het plotseling fout: Ton kreeg een zware hartinfarct en het was even onduidelijk of hij ooit weer op de motor zou kunnen stappen. Maar zijn doorzettingsvermogen won het van deze tegenslag en enkele maanden later zat Ton weer op de motor. In het begin reed hij nog korte stukjes om weer een beetje het zelfvertrouwen terug te krijgen. Uiteindelijk heeft René een korte route van zo’n 75km uitgezet en die hebben ze samen op Ton z’n tempo gereden. Onderweg een bak koffie en bij terugkomst was daar weer die grote glimlach op z’n gezicht. Het was goed gegaan.

In het voorjaar van 2026 vond er een ongeval plaats tijdens één van onze ritten tussen Ton en René. Ton z’n motor was niet meer berijdbaar en hij werd door zijn zoon opgehaald. Later bleek dat de Honda Deauville niet meer te redden was: total loss. Maar het bloed kroop waar het niet gaan kon: Ton kocht toch weer een motor, weer een Honda. Qua gewicht een stuk lichter en met een automatische versnellingsbak. Hij heeft er maar één keer op kunnen rijden: de dag dat hij ‘m ophaalde bij de dealer.



Kort daarna liet Ton z’n lichaam het afweten: hij raakte om onverklaarbare redenen 6 kilo kwijt in twee weken. Een bezoek aan de arts bracht aan het licht dat Ton alvleesklierkanker had. Slechts drie weken na de crematie van Kees overleed Ton. Hij mocht 78 jaar worden.

EVEN VOORSTELLEN TON SCHUTTE



Nu het erop gaat lijken dat ik penningmeester ga worden is dit een mooi moment om wat over mijzelf te vertellen. Mijn naam is Ton Schutte (bouwjaar 1960) en ik woon in mijn geboortestad Zwolle.

Eerst maar het belangrijkste. Zo'n 49 jaar geleden heb ik Wilma, mijn huidige vrouw, ontmoet. Samen hebben we 3 kinderen (en 4 kleinkinderen) mogen krijgen. De jongste (34 jaar) is door mij aangestoken en werkt nu bij de politie in Utrecht.

Al met al een mooie club mensen om erg trots op te zijn.

Zelf ben ik, voor de gemeentepolitie Amsterdam, in 1978 naar de Politie Opleidingsschool Noord-Holland gegaan (Sloterweg 700 voor de insiders!). De verkering trok en in 1984 ben ik overgestapt naar de gemeentepolitie Zwolle (later regio IJsselland en Oost-Nederland). De wel bekende krakersrellen zijn niet aan mij voorbijgegaan. Gelukkig wel ongeschonden uit de strijd gekomen.

Sinds 1980 ben ik lid van de IPA. In eerste instantie omdat dit wel eens makkelijk kon zijn als je wat hulp nodig hebt in het buitenland.

Binnen de politie heb ik, na een paar heerlijke jaren in de noodhulp, veel mooie en verschillende taken van sport mogen doorlopen. In het bekende Noordwijkerhout heb ik mijn motorrijbewijs gehaald, met aansluitend 2 weken touren door Nederland. Prachtige tijd gehad (wel zo'n 5 kilo aangekomen).

Daarna in de opsporing o.a. bezig geweest met het project Veilig Wonen.

Na de reorganisatie van de jaren '90 verdwenen de bekende rangenlijsten en ben ik teamchef geworden. Eerst is het Zwolse en daarna in Deventer. In die tijd ook sectie- en pelotonscommandant bij de ME gewest.

Rond 2010 ben ik, namens de politie, begonnen bij de opstart van het Veiligheidshuis IJsselland. Hier heb ik een aantal jaren met heel veel plezier 'buiten' de politie mogen kijken en de kracht van andere organisaties in de zorg- en veiligheidsketen mogen ontdekken.

Mijn laatste werkzame jaren heb ik binnen de politie het belang van deze zorgen veiligheidsketen uit mogen dragen in de districten en teams.

Toen de donatie voor mijn 40-jarige jubileum binnenkwam heb ik mijn C-E rijbewijs gehaald. Sinds die tijd rijd ik 1 dag in de week op een trekker oplegger en bevoorraad ik de Albert Heijn filialen van Noord- en Oost-Nederland.

Toen ik in 2005 extra vervoer zocht omdat ik in Deventer ging werken kwam ik 'toevallig' uit bij Twin Performance in Ommen. Een leuke kleine zaak op het gebied van Harley-Davidsons. Daar stonden meerdere afgeschreven motoren van de Mexicaanse politie. En als er in Mexico iets is afgeschreven dan is het een echte opknapper! Dit brok ijzer heb ik dan ook tot het laatste schroefje uit elkaar gehaald, gereviseerd en weer in elkaar gezet (type FLHP 80).

Vijf jaar en vele euro's later reed ik dan ook mijn eerste rondjes rond de kerk.

Op deze motor heb ik ruim 10 jaar (zonder lekkage!) rond mogen rijden. Een heerlijke motor, maar niet geschikt voor wat langere afstanden. Omdat ik onderhand (2011) lid was geworden van de IPA-MC-NL (en ik tevreden was over het aanbod van het ABP) ben ik langzaam op zoek gegaan naar een andere motor. Weer kwam ik 'toevallig' bij Twin Performance langs.

Laat nu net een collega daar zijn motor te koop hebben gezet. De reden was niet zo mooi. Hij moest het rijden opgeven vanwege beginnende Parkinson.

Na een korte blik en een rondje rijden was ik verkocht. Sinds 2022 ben ik dan ook de trotse eigenaar van mijn huidige Harley-Davidson (type FLHRC Classic Road King).

Naast enkele mooie dag-ritten en een aantal heerlijke weekjes met de club, onder leiding van Dick Schaap, naar de Eifel, het Schwartzwald en Tirol te zijn geweest voel ik mij lekker thuis bij deze club. Ook een weekend motorcursus in Gimborn was onvergetelijk.

Na het consumeren komt dan nu ook een het moment om, als de ALV instemt, wat voor onze club te mogen gaan doen. Ik heb er in ieder geval al zin in.

Servo per Amikeco.
Ton





MOTORRIJDERS



Motorrijders zijn een beetje zoals wijnliefhebbers, kattenmensen en mensen die vrijwillig aan een halve marathon meedoen: van buiten lijken ze één groep, maar van binnen zijn het minstens zeventien stammen, drie geloofsovertuigingen en een handvol persoonlijke trauma's op wielen.



Neem de **allroadrijder**. Dat is het type dat eruitziet alsof hij elk moment door de Sahara kan trekken, terwijl hij in werkelijkheid onderweg is naar een terras in Drenthe. Zijn motor heeft aluminium koffers ter grootte van kleine studentenkamers, mistlampen voor een humanitaire missie en banden waarmee je theoretisch door modder, grind, sneeuw en het einde der tijden kunt rijden. In de praktijk staat hij vooral netjes geparkeerd naast een cappuccino. Maar wél buiten. Want avontuur.



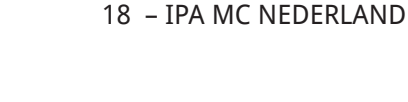
Dan is er de **Harleyrijder**. Die koopt niet zomaar een motor, maar een compleet geluidslandschap. Je hoort hem al drie dorpen voordat je hem ziet, wat ergens ook attent is. Hij rijdt niet, hij arriveert. Alles aan hem zegt: vrijheid, asfalt, baardolie en een lichte ruzie met een gehoorapparaat in de toekomst. Zijn motor glimt alsof hij ermee slaapt. En misschien doet hij dat ook. Ik ga niet oordelen. Er zijn slechtere relaties.



De **sportbiker** is weer een heel ander dier. Dat is iemand die een machine bestuurt alsof hij persoonlijk ruzie heeft met luchtweerstand. Zo'n motor ziet eruit als een woedende paperclip in racestickers en de bestuurder ligt erop gevouwen als een opgevouwen campingstoel met ambitie. Zelfs stilstaand oogt hij gehaast. Alsof hij bij het stoplicht denkt: kom op mensen, we kunnen hier ook gewoon állemaal 240 rijden en dan zien we wel wie er overblijft.



En dan heb je de **klassieke rijder**. Die heeft een motor met karakter, wat meestal betekent dat er dingen aan rammelen die niet zouden moeten rammelen. Hij praat over "pure beleving" en "echte machines", wat charmant is, totdat hij twintig minuten bezig is om hem aan de praat te krijgen op een parkeerplaats terwijl omstanders doen alsof ze niet kijken. Oude motoren zijn een beetje als oude artiesten: prachtig, iconisch, en af en toe onredelijk in hun eisen.



De **toerrijder** is de mens die werkelijk overal op voorbereid is. Regenpak? Ja. Extra handschoenen? Natuurlijk. Thermolaag? Twee. EHBO-set, energiereep, routeboek, flesje water, bandenreparatiespul en iets wat verdacht veel lijkt op een opvouwbare pollepel? Uiteraard. Als de beschaving vannacht instort, overleeft niet de prepper, maar Herman op zijn BMW met topkoffer. Die man kan vanaf een parkeerhaven in Zuid-Limburg een nieuw Europa opbouwen.

Daar tegenover staat de **mooiweerrijder**. Een uitstekend mens. Ook een eerlijk mens, eigenlijk. Die kijkt niet naar de kalender maar naar de lucht. Zeventien graden, zon, geen wind, geen spat regen in een straal van honderd kilometer? Helm op, glimlach aan, leven is prachtig. Maar zodra er één wolk verschijnt die enigszins denkt aan miezer, verdwijnt hij sneller dan gratis bitterballen op een bedrijfsborrel. En ergens snap ik dat. Niet iedereen hoeft spiritueel te groeien in natte sokken.

De **scooterrijder die zichzelf nadrukkelijk geen scooterrijder noemt** is ook een fascinerend type. “Het is een motorscooter,” zegt hij dan, met de ernst van iemand die zojuist een dissertatie verdedigt. En eerlijk: hij heeft een punt. Hij zit droog, heeft opbergruimte, hoeft niet te hannesen met een kettingbroekconstructie uit de hel, en rijdt fluitend voorbij aan mensen die op een kale naked bike hun nieren staan te marineren in novemberwind. Wie is hier dan werkelijk de winnaar? Precies.



Ook prachtig is de **custombouwer**. Dat is iemand die naar een perfect goed werkende motor kijkt en denkt: nee, dit moet persoonlijker, onpraktischer en aanzienlijk ongemakkelijker. Vervolgens haalt hij er spatborden af, zet er een zadel op ter grootte van een beschuit, verplaatst knipperlichten naar een plek waar alleen vleermuizen ze kunnen vinden, en noemt het minimalistisch. Minimalistisch is vaak gewoon een chic woord voor “zonder enig respect voor de onderrug”.



En dan de **vrouwelijke motorrijder**, die nog steeds veel te vaak wordt bekeken alsof ze spontaan uit een natuurdocumentaire is gestapt. Mannen van middelbare leeftijd vragen dan dingen als: “Is die echt van jou?” Nee gast, ze heeft hem toevallig uit de grabbelbak bij de supermarkt. Natuurlijk is die van haar. Ze rijdt, ze stuurt, ze schakelt, ze tankt en ze parkeert hem waarschijnlijk ook nog strakker achteruit in dan jij. Het wonderlijke is niet dat vrouwen motorrijden. Het wonderlijke is dat sommige mensen daar nog steeds van opkijken.



Want motorrijders zijn uiteindelijk vooral herkenbaar aan hun eigenaardige overtuiging dat comfort overschat wordt, dat wind een persoonlijkheidsvormende factor is en dat een ritje van drie uur volkomen gerechtvaardigd is zolang er onderweg appeltaart wordt gegeten in een dorp met één kerk en een twijfelachtige rotonde.



Ze groeten elkaar ook, wat ik altijd ontroerend vind. Dat kleine handje dat groet, die minuscule erkenning: ik zie jou, jij ziet mij, wij hebben allebei vrijwillig gekozen voor een voertuig dat bij regen meteen voelt als een ingewikkelde straf van hogerhand. Het is bijna teder.

En misschien is dat precies wat motorrijders zo leuk maakt. Niet het leer, niet het lawaai, niet de merkentrouw alsof het om voetbalclubs gaat. Maar het feit dat ze allemaal, ieder op hun eigen absurde manier, achter hetzelfde aanrijden: een beetje vrijheid, een beetje herrie, en heel even het gevoel dat de wereld ophoudt bij de bocht na de volgende rotonde.



Best romantisch eigenlijk.
Op een manier die naar benzine ruikt.
Bron: Gerben Magendans, Zuid-Holland













SCHOTLAND MOTORREIS 2026

door Cor Houben

Rijders, Roger, planner, regelaar, routebepaler, BMW R 1300 GSA, Hub, BMW R 1200 RT en Cor, BMW R 1250 GSA.

Totale afstand 3050 km. (kilometers op het water ongeveer 900) Gemiddelde snelheid tussen 60 en 80 km/u. Verbruik tussen de 4,5 en 6 l/100 km. Gemiddelde dagelijkse temperatuur was tussen de 9 en 19 graden. Prima motorweer.

Info vooraf: Zorg ervoor dat je zelf fysiek goed in orde bent en de motor in een goede onderhoudsconditie is want een ANWB of iets vergelijkbaars is hier ver te zoeken. Een voorbeeldje? De navi gaf eens aan: “over 123 km rechtsaf”. Zorg dus ook steeds voor een volle tank benzine. Ook is aan te raden enige proviand voorhanden te hebben. Ben je afhankelijk van enig dieet, geen nood, vanaf de jongste bediende weet iedereen wat te doen en geeft voldoende info. Maak onderling duidelijke afspraken. Omdat er met ferry’s gevaren wordt is het ook belangrijk deze vooraf te regelen en tijdig aanwezig te zijn. Die boten wachten niet. Gemist? Mooi pech, uren of zelfs een dag wachten hoort tot de mogelijkheid. Het viel ons verder op dat de huizen onderweg slecht onderhouden zijn, een lik verf leek niet verkeerd. Ook veel verlaten huizen. In veel dorpjes bladderde de verf van de kozijnen. Ook de hotels waren vaak gedateerd.

1e dag. Heerlen - Rotterdam en dan alles binnendoor. Roger had gekozen voor de Belgische variant: we reden via Vlaamse dorpjes richting Zierikzee en vervolgens via de Zeeuwse dijken naar de haven van Rotterdam. Niets bijzonders zou je zeggen. Na twee uurtjes snelheidsflitsers ontwijkend, werd het tijd voor koffie. Roger koos voor een parkeerplaats met grote dure auto’s in de veronderstelling dat het café goed moest zijn. Vol bravoure stapten we af en begaven ons naar het terras. Hub bestelde vervolgens 3 soorten koffie waarop werd geantwoord dat er slechts een soort koffie geschonken wordt en dat zwart. De kof-

fie is gratis als u over de rode loper naar binnen gaat om verwend te worden door een van de vele dames. Dat hadden we niet verwacht! Net van huis was er natuurlijk geen goesting. De dames van lichte zeden werden aangevoerd met dure auto's en dat voor zo'n Vlaams dorpje. We betaalden uiteraard de koffie, niets voor niets. Zeeland nodigde uit over de dijkjes om uiteindelijk op de ferry te komen en de motoren vast te sjorren voor de oversteek naar Hull. Wat kunnen we blij zijn met de Eifel en Ardenne in onze achtertuin. Goed geslapen, goed ontbijt en 's-morgens wat last van zeebenen. Geloof me, het bestaat maar gaat snel over.

Dag 2. Motoren los, paspoortcontrole, UK ligt buiten de EU en vooral links rijden. Op rotondes was dat wel even wennen. Roger had gekozen om de route te beginnen via het westen en dat was een goede keus. De meesten rijden de Schotland routes van de ferry rechtsaf. Veel minder flitsers, prachtige wegen met heel veel overzichtelijke bochten en bergen. Bij deze ruige dag hoort ook een ruige bui regen. Kort maar zeer heftig. Het was echt genieten de hele dag. Onderweg passeerden we het plaatsje Lockerbie, dat in 1988 wereldnieuws werd. Een terroristische aanslag op 21 december door 3 agenten van de Libische geheime dienst maakte een einde aan het leven van 270 inwoners. Het stadje met zijn 4000 inwoners werd flink verwoest.

Dag 3. De wegen die we voorgeschoteld kregen waren vaak niet breder dan de fietspaden op Terworm. Nauwelijks breed genoeg voor een auto. Maar de Engelse bestuurders zijn, zoals altijd in het dagelijks leven, gentleman en heer in het verkeer. Kunnen we nog veel van leren. Even vermelden dat de Schotten echte schapenhouders zijn. Het spreekwoord Als een schaap over de dam is..... Veel schapen die er overigens erg onverzorgd uitzagen. De wol viel van de huid en overal zag je plukken wol liggen. Gevraagd aan de lokale bevolking, nadat de wol niets meer opleverde werden met de schapen gemanipuleerd zodat de wol er vanzelf afviel. Deze opmerking is niet geschikt voor mensen die de Partij voor de Dieren aanhangen! Op deze route was een ferry voorzien van een uur om op het eiland Arran te komen. Dus sjorren en geduldig oversteken.



Dag 4. Prachtig weer. De smalle wegen wisselden zich af met nog smallere exemplaren en dan weer iets breder. Wederom veel bochtenwerk met heuvels. Vandaag oversteken met de ferry naar het eiland Mull. Echt een aanrader. Roger had de juiste keuze gemaakt. De meeste rijders blijven min of meer op het vaste land. We passeerden op afstand de Inner Hebride eilandjes. Van oorsprong vulkanisch. De smalle wegen werden steevast aangeduid als Single traffic road. Weinig verkeer. Echt fantastisch. Een uitdaging. Tegenliggers (automobilisten) maakten zonder mor-ren plaats voor ons als motorrijders en staken een duimpje op. 2x ferry.

Dag 5. Na de overnachting begonnen we met een ferry overtocht naar eiland Kintyre. Roger had gezorgd voor de nodige kaartjes. Dat betekende 06.00 uur opstaan, 07.25 uur vertrek terwijl je dan 30 min. van tevoren aanwezig dient te zijn voor het vastzetten van onze motoren. Het werd deze dag 12 tot 16 graden, volop zon. Waanzinnig mooie tocht. Met adembenemende uitzichten waarvoor regelmatig een korte stop werd gemaakt.

Dag 6. Vandaag een lange tocht voor de wielen. Vroeg uit de veren. Maar liefst 400 km! Ook nu zag het weer er weer goed uit. Het navigatiesysteem gaf aan



dat er slechts twee tankstations aanwezig waren op deze route.

Dag 7. Deze route is vrijwel het gehele jaar gesloten vanwege de weersomstandigheden. We voelden ons als alleen op de wereld. Als je hier pech krijgt heb je echt een probleem. We kwamen een tankstation tegen dat bestond uit een pinapparaat en twee vulpistolen, eenmaal diesel en eenmaal benzine waarvan je niet wist of het E10 of E5 was. Kleine tank, jammer dan. Zekerheid gaat voor alles. Ook nu Single traffic roads en weer ruimbaan voor de motorrijders. Een regenbui van anderhalf uur deerde ons niet.

Dag 8. Dat bleek een uitdagende rit te worden. Haast niet voor te stellen, maar de wegen konden nóg smaller. Plaats voor twee motoren om de passeren werd een uitdaging. Grashompen in het midden van de weg gaven wel aan hoe weinig gebruik werd gemaakt van deze kronkelige weggetjes. De navi bracht ons tot tweemaal toe tot aan het zeewater. Dus draaien over de hobbelige moeilijk keerbare mogelijkheid. Uiteindelijk kwamen we aan bij het alom bekende Meer van Loch Ness. Wie kent het niet. Geen spoor van het beest gezien, maar de toeristische impact was er niet minder om. Bussen volgden elkaar op met veelal grijze kopjes die een aandenken moesten scoren voor het nageslacht. Pure verkwisterij voor een weldenkend mens.

Dag 9. Oei, vandaag een bui maar dan wel een van een hele dag. Vervelend maar het was niet anders. We moesten door naar het volgende hotel. Onze banden, Michelin Road 6, bewezen hun waarde. Ze deden waar ze goed in zijn. Het gas ging er steeds verder op omdat het goed voelde. Er kon toch genoten worden van het pikken van de vele bochten, bergen en uitzichten. En dan te bedenken dat bij ons in Limburg de mussen van het dak vielen. Na een douche van 15 min was alle leed geleden en werd de verwarming aangezet om de natte kleding weer droog te krijgen voor de rit naar Hull.

Dag 10. Prachtig weer was nu ons deel. Onderweg iets te lang blijven zitten bij een restaurantje zodat we ternauwernood op tijd waren bij de ferry. En zoals eerder aangegeven, die wachten niet. Anderhalf uur van tevoren diende je aanwezig te zijn voor het vastzetten van de machines. De werknemers keken verbaasd maar we konden toch achteraan sluiten in de rij. Overnachten op de boot en kijken naar Oranje dat wint met 5 - 1 van Zweden. Mooie opsteker.

Dag 11. Welkom in het land van de flitsers en de snelheidscontroles. De flitsers, notabene aangeschaft van onze belastingcenten als verdienmodel en dan nog eens hoge boetes betalen als het hier en daar eens iets te hard gaat. Welkom in Nederland. Vanwege de extreme hitte werd gekozen voor de autobaan, jassen open en met een sukkeldrafje naar Welten. Brrr.

