



De oppositie gefileerd

Ja, mensen ervaren overlast door motorgeluid.

Nee, dat zijn niet alleen azijnpissers. Duidelijk is wel dat bewonersgroepen en hun overkoepelende organisatie hun strijd tegen ons geluid nogal eens met de botte bijl tekeer gaan en niet te beroerd zijn om leugens te verspreiden of de waarheid te verdraaien. We zetten aan aantal van hun trucs op een rij.

Een groot aantal bewonersgroepen heeft zich aangesloten bij de in 2020 opgerichte nefom, de Nederlandse federatie omgevingslawaai motorvoertuigen. Deze nergens officieel geregistreerde 'organisatie' timmert hard aan de weg en maakt daarbij gretig gebruik van verdraaide feiten. De MAG heeft ze daar meer dan eens op gewezen, maar de waarheid komt ze blijkbaar niet goed van pas: ze gaan willens en wetens door met hun halve waarheden, hele onwaarheden, onzinnige eisen, levensgevaarlijke adviezen en onsmakelijke claims. We zetten er een paar op een rij, om te beginnen met uitspraken van de hierboven genoemde federatie. De uitspraken van deze club worden steeds schuingedrukt.

Zinloze apk

"Een APK met geluidstest is effectief als het samenhangt met een strikte handhaving middels sancties bij overschrijding van de geluidsnormen [...]"

De waarheid: Een apk is absoluut niet effectief als het gaat om het controleren van de geluidsproductie van een motorfiets: een illegale of voor de betreffende motorfiets niet goedgekeurde uitlaat is in minuten te vervangen voor de standaarduitlaat, en een verwijderde dB-killer is in nog minder tijd terug te plaatsen.

Verdubbeling

"[...] waarbij er rekening mee gehouden moet worden dat een overschrijding met 3 dB(A) van de geluidsnorm al een verdubbeling betekent van het geluidsvolume."

Ook aan deze onzin houdt de federatie vast, tegen beter weten in: 3 dB(A) meer is geen verdubbeling van het geluidsvolume. Als één motor 80 dB(A) produceert, hoor je bij twee motoren 83 dB(A). Iedereen weet dat dat niet 'twee keer zo hard' klinkt, maar slechts iets luider.

Levensgevaarlijk

"Een eenvoudige manier om te lawaaiige motorrijders te spotten is zeer langzaam gaan rijden met een auto op bv dijkwegen op overlastdagen. 20 tot 30 km beneden de normale snelheid. De achteropkomende motorrijders zullen eerst inhouden, maar u dan geërgerd voorbij willen blèren. U noteert van de lawaaiigsten kenteken, soort en kleur motor, datum en locatie. Of spreekt dit in op uw gsm voicerecord app."

Deze onsmakelijke tekst uit de nefom-nieuwsbrief van juli 2020 maakte onderdeel uit van een bloemlezing uit 170 reacties die de organisatie ontving op berichten in de pers. In april 2021 heeft de organisatie deze nieuwsbrief van de site verwijderd met de tekst “[de organisatie] neemt afstand van deze tekst, is geen juiste manier van actie voeren, daar denken we nu anders over.” Daar lezen wij toch in dat de organisatie het negen maanden lang wél met deze methode eens was. Bijzonder kwalijk. Het wordt nog kwalijker als je weet dat een bestuurslid van de federatie, een jurist, niet terugdeinst voor teksten als “[..] de verkeersveiligheid van die motorrijders is niet bepaald mijn zorg, tenzij zij door het effect van hun handelen een onnodig beslag leggen op ziekenhuisbedden en publieke middelen.” (bron: brief aan de Programmamanager Leefbaarheid Deventer, 25-05-2020)



Onzincijfers

“[...] de gemiddelde leeftijd van personenauto's is 10 jaar en voor motorfietsen het dubbele. Dit verklaart dat het gemiddelde geluidsvolume voor personenauto's geschat wordt op 72-74 dB(A) en voor motorfietsen op 80 dB(A). Voor de zwaardere en oudere motoren kan dit oplopen tot maximaal 106 dB(A).”

De waarheid: Er bestaat niet zoiets als een gemiddeld geschat geluidsvolume. Auto's en motoren mogen voor een typegoedkeuring niet meer dan een Europees vastgesteld aantal dB's produceren. Voor auto's ligt dit sinds 2016 op 74 dB(A), voor motoren op 77 dB(A). Bij de dynamische meting voor de typegoedkeuring rijdt het voertuig onder strikt vastgelegde condities tussen twee op 15 meter van elkaar opgestelde microfoons door. De genoemde 106 dB(A) is een waarde uit de referentiemeting, waarbij geluid statisch (bij stilstand) gemeten wordt op slechts 50 cm afstand van de uitlaat. Deze meting is slechts bedoeld om te kunnen controleren of de uitlaat niet meer geluid maakt dan bij de dynamische meting is vastgesteld. Auto's mogen bij deze referentiemeting maximaal 95 dB maken. Een enkele motor haalt de 106 dB. Goed om te weten: op de afstand die bij de dynamische meting gehanteerd wordt blijft er van die 106 dB ongeveer 80 dB over. De geluidsdruk van een puntbron (zoals een motorfiets) vermindert met 6 dB voor elke verdubbeling van de afstand.

Geen hout

“Het lijkt een kleine stap van 70 dB(A) naar 85 dB(A), maar in de praktijk blijkt dat een veelvoud aan overlast te veroorzaken. In nevenstaande grafiek kunt u zien dat 85 dB(A) 32 x zoveel lawaai geeft.”

Om te beginnen plaatst de federatie weer de uitslagen van twee heel verschillende metingen naast elkaar, maar even los daarvan: 85 dB(A) is niet 32 keer zo veel geluid als 70 dB(A). In de woorden van een woordvoerder van de Nederlandse Stichting Geluidhinder: “Er klopt geen hout van die bewering.”

Tellen

“Wel is het zo dat door de achterblijvende ontwikkeling ten opzichte van personenauto's en vrachtverkeer (EURO 4 [voor motoren] tegenover EURO 6 [...])”

Bij Euronormen moet je niet kijken naar het volgnummer, maar naar de inhoud van de norm. Dat weten ze bij de federatie ook wel, maar dat kunnen ze in hun verhaal niet gebruiken. Ter illustratie: de uitstoot van een motorfiets die aan EURO 5 voldoet ligt op hetzelfde niveau als die van een auto met EURO 6.

Oud en nieuw

“Hoofddoel van de nefom is het met ingang van uiterlijk 1 juni 2023 vaststellen en handhaven van een maximale geluidsnorm van 70 dB(A) voor alle motorvoertuigen, zowel oude als nieuwe.”

Slecht nieuws voor de federatie: als die maatregel op 1 juni 2023 ingaat, dan mag het allergrootste deel van het complete Nederlandse voertuigenpark (auto's, lichte en zware vrachtwagen, motorfietsen, brommers) per die dag naar de schroothoop.

Belangrijk punt van de federatie is natuurlijk dat ze vinden dat 'de opgelopen achterstand bij motorfietsen met terugwerkende kracht opgeheven moet worden.' Auto's naar 70 dB? Dan motoren ook. Even los van het feit dat je hiervoor niet in Den Haag maar in Brussel moet zijn, lijkt men zich niet te realiseren dat die verlaging er niet van de ene dan op de andere doorheen komt. Daarna moet de motorindustrie een paar jaar de tijd krijgen om motoren te ontwikkelen die nog maar 70 dB produceren en zijn we bij elkaar makkelijk vijf tot tien jaar verder – en dan zitten we nog altijd met honderdduizenden motoren die meer dan die 70 dB maken. Belangrijkste punt: de organisatie is met dit hele verhaal bekend, natuurlijk. Men probeert er politiek en publicitair mee te scoren, op niets af. Doel: een verbod op motorfietsen, in elk geval bij hun in de straat.



Rekensom

“Maak maar eens de volgende rekensom. Van de 800.000 motorrijders wordt bij 25 – 33 procent aanpassingen gedaan die geluidsoverlast boven de typegoedkeuring veroorzaken. Zeg voor het gemak 200.000 motorfietsen waar hier sprake van is. Kenmerkend voor de motorrijder is dat deze graag gaat toeren. Stel 20 ritten per jaar met een gemiddelde van 250 km elk?”

- Er zijn geen 800.000 motorrijders in Nederland. In februari 2020 waren het er een kleine 550.000 (bron: RDW).
- Het percentage van 25-33% 'aanpassingen', hier als feit gepresenteerd, is afkomstig uit een TNO-publicatie waarin expliciet wordt aangegeven dat het om een 'globale schatting' gaat. De auteur heeft ons laten weten dat locatie, tijdstip en waarnemers de uitkomst van zo'n schatting sterk kunnen beïnvloeden. Na afloop van de TT op de wegen net buiten Assen of tijdens een goede-doelenrit met mensen met een beperking? Daarnaast kun je zulke data niet schatten. Er is maar één manier om te ontdekken hoeveel niet voor de betreffende motor goedgekeurde of dB-killerloze uitlaten er gebruikt worden, en dat is tellen. Terzijde: de auteur van het genoemde artikel schat elders dat "Het gebruik [van motorfietsen] naar schatting voor de helft recreatief en voor de helft voor woon-werkverkeer en dienstverlening is." Die uitspraak bewijst vooral dat de persoon in kwestie geen talentvol schatter is.
- En dan maken alle eigenaren van die 'aangepaste' motoren 20 ritten per jaar met een gemiddelde van 250 km elk – in een land waar de gemiddelde motorrijder aan die 5.000 kilometer niet eens komt?

BEWONERSORGANISATIES



Ook bewonersorganisaties maken zich schuldig aan het presenteren van misleidende onzin en erger. Wat voorbeelden?

Manipulaties in Deventer

De Initiatiefgroep Geluidsoverlast Motoren Deventer verzorgde in februari 2021 een presentatie aan het forum van de gemeente. Onderdeel van de presentatie was een filmpje waarin twee 'bezoeksters' van de stad geïnterviewd worden. Anders dan de interviewer zijn ze nauwelijks verstaanbaar. Dan klinkt het aanzwellende geluid van een motorfiets die minstens 120 moet rijden. Er blijkt een tweede cameraman zijn die de motorrijder vastlegt. De tekst '95 dB(A)!' verschijnt in beeld. De boodschap is duidelijk: motorrijders zijn vreselijke herrieschoppers. Maar klopt het verhaal? Welnee. De motorrijders die in beeld gebracht worden hobbelen rustig met de rest van het verkeer mee. Dat geluid is eronder geplakt. Bovendien rijden die motorrijders richting zonsondergang, terwijl de dames op klaarlichte dag aangesproken worden. Dit illustreert perfect voor hoe ook deze groep met de waarheid omgaat. Een van de leden van deze groep is de jurist van wie we hierboven al een uitspraak uit een brief aan de Programmamanager Leefbaarheid van zijn stad citeerden. Het feit dat het filmpje eindigt met een man met een helm op en beide middelvingers in de lucht laat het niveau van de aanpak van deze groep zien.

Deventer spandoek

Dezelfde jurist liet zich in 2020 door dezelfde programmamanager vertellen dat er voor het ophangen van spandoeken een vergunning nodig was. Dat belette de club niet om in het paasweekend van 2021 de stad te 'versieren' met een groot aantal spandoeken die te kennen gaven dat motoren die 70 dB of meer produceren niet meer welkom zijn. Opvallend: de initiatiefgroep geeft ons in april 2021 nadrukkelijk te kennen dat ze alleen willen optreden tegen motoren die excessief geluid produceren én de initiatiefgroep is bekend met het feit dat motoren tot 80 dB mogen maken. Toch hangen ze spandoeken op die aangeven dat er geen enkele motorrijder meer welkom is? We hebben ze erop gewezen dat ook auto's dan de stad niet meer in mogen. Wordt heel leeg zo, in de Deventer supermarkten.

Straaljagers

Initiatiefgroep Geluidsoverlast Motoren Deventer: "[Het geluids]maximum ligt voor auto's op 70 dB(A). Voor motorfietsen kan dat nu zomaar nog oplopen tot 95 dB(A), het equivalent van het straaljagergeluid."

In het kort? Onzin. Zie de tekst onder het kopje Onzincijfers hierboven. De vergelijking tussen de 95 dB van die motor en het geluid van een straaljager gaat compleet mank: de geluidsproductie van een straaljager op 50 cm afstand overleef je waarschijnlijk niet.

Popconcert

OverlastZuiderdijk.nl: "Daar waar cafés en evenementen moeten voldoen aan strenge geluidsnormen en vergunningen moeten aanvragen, mogen motorrijders ongehinderd straffeloos 106 dB produceren, tweemaal zoveel herrie als de norm voor een popconcert."

Alweer: de 106 dB waar hier over gesproken wordt betreft een statische meting op 50 cm afstand van de uitlaat. Met je oor op 50 cm afstand van een speaker bij dat popconcert ben je op slag doof. Je kunt het alleen over decibellen hebben als je erbij vermeld



op welke afstand er gemeten is. Dat weten niet veel mensen. Wij gelukkig wel.



Straaljager? Nou nee... (foto: MAG)

Vorbijrazende treinen
www.motorlawaaileiden.nl: "De motor met dit plaatje op het frame mag bijvoorbeeld max. 86 dB(A) aan geluid (zeg maar lawaai) maken bij een toerental van 2750 per minuut. Overeenkomend met een voorbijrazende trein. Er zijn

motoren die legaal maar liefst 106 db(A) mogen produceren."

Zelfde verhaal. Die voorbijrazende trein maakt op 50 cm aanzienlijk meer geluid dan de op 50 cm afstand gemeten motorfiets.

Uitstootnorm

www.motorlawaaileiden.nl: "Er bestaat niet zoiets als een maximale uitstootnorm voor het geluid van motoren. Was het maar zo. En wat ons betreft moet die uniforme norm er snel komen."

Die norm bestaat dus wel degelijk: zie hierboven.

Regels

Motor OK Herrie Nee (Petities.com): "[...] dat het ontbreken van een periodieke keuring voor motorfietsen en het ontbreken van regels voor hun maximale geluidsproductie niet valt te rijmen met de strenge regels die voor motorrijtuigen gelden."

Die regels zijn er dus wel: zie hierboven.

Anoniem

"De actiegroep stopuitlaatherriemotorrijders@gmail.com is voorlopig nog anoniem, maar kan dit opgeheven worden zo gauw persoonlijke rancunes en belemmeringen, intimidaties, beledigingen en veiligheid o.a. door motorrijders en hun sympathisanten vermeden en gewaarborgd kunnen worden."

De leden van deze actiegroep voelen zich blijkbaar enorm schuldig over hun gedrag. Ook wordt niet helemaal duidelijk wat ze nu willen: moeten beledigingen én veiligheid zowel vermeden als gewaarborgd worden? Ingewikkeld...

Koffie

stopuitlaatherriemotorrijders@gmail.com: "Ten eerste is de bijdrage aan de economie door het (gemotoriseerde) toerisme, lees hier motorrijdersverkeer maar marginaal en waar dan uiterst intimiderend en overlast gevend."

Er komt in de regio Berg en Dal blijkbaar geen motorrijder een kop koffie drinken zonder zich schuldig te maken aan intimidatie en overlast. Voor onze veiligheid: de gemeente Berg en Dal weet precies wie de criminaliserende lieden achter deze actiegroep zijn. Wij weten dat ook, overigens.



Euro 3

stopuitlaatherriemotorrijders@gmail.com "De meest motorfietsen (oudere modellen niet eens meegenomen) voldoen niet eens aan de EURO 3-norm, terwijl de meeste auto's (ook oudere modellen) aan de EURO4-norm en zelfs tot EURO6-norm voldoen."

Elke motorfiets die na invoering van de Euro 3-norm voor motoren het land binnenkwam voldoet natuurlijk aan die norm. Verder lopen de Euro-normeringen voor auto's en motoren niet gelijk. Mensen staren zich blind op volgnummers en vergeten kennis te nemen van de inhoud. Verder worden ze niet gehinderd door enig inzicht in de oorzaak van de bestaande verschillen – maar ze vallen ons er wel mee lastig. Kwalijker is dat de lezers van hun onzinverhalen ze nog gaan geloven ook.

Kilometers

stopuitlaatherriemotorrijders@gmail.com: "[de argumentatie dat] recreatief motorrijdersverkeer veel minder kilometers zou maken bij een zogenaamd lager verbruik (beiden kloppen maar zéér beperkt) [...]."

Beide statements kloppen maar zeer beperkt? Ze kloppen als een bus! De gemiddelde motorrijder legt jaarlijks (die schattingen variëren sterk) tussen de 1.200 en de 3.500 km af. Dat is aanzienlijk minder dan de gemiddelde automobilist. Het verbruik van de gemiddelde motor ligt aanzienlijk lager dan dat van de gemiddelde auto. Geen wonder: we mogen allemaal even hard rijden, en een motor weegt aanzienlijk minder, met een veel lagere rol- en luchtweerstand. Uit onderzoek van de Universiteit van Leuven (2011) blijkt de uitstoot met 6% zou afnemen als 10% van de auto's door motoren vervangen zou worden. Het aantal voertuigverliesuren (files!) zou zelfs met 40% afnemen.

Meer? Welkom!

Bovenstaande opsomming is verre van compleet, maar het idee zal duidelijk zijn. Heb je voorbeelden die je toch graag hier opgenomen zou zien, mail ze dan naar media@motorrijdersactiegroep.nl, met bronvermelding.

Tekst:

Hugo Pinksterboer MAG