

Q & A: Geluid

Hoe zit het ook al weer met de geluidsnorm?

In mei 2010 hebben de KNMV en de MON een convenant gesloten waarin werd afgesproken dat met ingang van 1 januari 2011 de maximaal toegestane geluidsproductie in de motocross met 6 dB(A) zou worden verlaagd. Vanaf 1 januari 2011 is de maximale toegestane geluidsproductie in de motocross 94 dB(A).

Waarom is zo'n forse geluidsreductie noodzakelijk?

De KNMV en de MON zijn al vele jaren actief om clubs te ondersteunen om de bestaande motorsportaccommodaties open te houden. Helaas lukt dit niet altijd. Een aantal is in de afgelopen jaren gesloten. De groei van het aantal licentiehouders (sporters) gaat echter door en zorgt voor een steeds grotere druk op de nog bestaande circuits. De huidige circuits hebben dan ook te maken met veel problemen. Denk hierbij aan het niet beschikken over de juiste vergunningen, het niet opgenomen zijn in een bestemmingsplan, de beperkte openingstijden, een ledenstop en een beperking van het aantal rijders dat tegelijkertijd gebruik mag maken van het circuit.

Van oudsher liggen veel circuits in bosrijke omgevingen. Juist in die gebieden wordt het door o.a. de aanwijzing van Natura2000 gebieden en de Ecologische Hoofd Structuur, steeds lastiger om circuits open te houden.

Clubs zullen er dus alles aan moeten doen om de vergunningen op orde te krijgen en op orde te houden. Lukt dat niet dan zal het circuit op termijn gesloten gaan worden.

In overleg met provincies en gemeenten wordt gesproken over het behoud van de circuits. Gelukkig vinden de KNMV en de MON daar steeds meer een luisterend oor. Maar, het grootste struikelblok blijkt keer op keer het geluid te zijn. Alleen door de geluidsproductie van motoren fors omlaag te brengen is het mogelijk om meerdere circuits voor sluiting te behoeden.

Hoe zijn jullie bij 94 dB(A) gekomen?

In de afgelopen jaren is de geluidsnorm regelmatig met 1 of soms 2 dB(A) naar beneden gebracht waarbij de KNMV en MON andere normen hanteerden. Omdat bij veel circuits het water aan de lippen staat en een jaarlijkse vermindering van 1 of 2 dB(A) onvoldoende zou zijn om het circuit open te houden, is besloten om te onderzoeken wat technisch qua geluidsreductie haalbaar zou zijn.

Zowel vanuit de KNMV als de MON zijn verschillende commissies bij dit traject betrokken geweest (Motocross Commissie, Commissie ROM, Technische Commissie). Een erkend geluidsonderzoek bureau heeft van de KNMV en de MON de opdracht gekregen om metingen te verrichten met verschillende motoren en verschillende dempers. Via dit onderzoek werd duidelijk dat een reductie van 6 dB(A) haalbaar zou moeten zijn.

Hoe kijken de importeurs tegen geluid aan?

De importeurs onderschrijven het belang van geluidsreductie. Dit blijkt ook uit het feit dat er door de fabrikanten én de FIM een meerjarenplan is opgezet om het geluidsniveau van crossmotorfietsen te verlagen. Dit meerjarenplan loopt synchroon met de internationaal geldende afspraken over het geluidsniveau van standaard dempers die door de fabrikanten en de FIM zijn gemaakt. De fabrikanten doen er alles aan om de nieuwe motoren steeds stiller uit de fabriek te laten rollen. Een eerste stap hiervoor is met ingang van het modeljaar 2011 gezet. De importeurs geven aan dat het belangrijk is dat sporter zijn/haar motor goed onderhoudt. Dat betekent dat er niet alleen regelmatig een nieuw luchtfilter ingezet moet worden maar ook dat de uitlaat regelmatig nagekeken wordt. Het geluid dempende materiaal blijft maar een beperkte tijd zijn werk goed doen. Is dit materiaal

‘verbrand’, dan is de dempende werking weg en maakt de motor teveel geluid. De sporter moet er dus voor zorgen dat het dempende materiaal in de demper regelmatig vervangen wordt. De importeurs zullen de komende tijd met meer tips komen over het onderhoud van de motor zodat deze goed blijft voldoen aan de strengere geluidseis. Op de website van de RAI staan alle importeurs vermeld: <http://www.raivereniging.nl/about-us/organisatie/afdeling-gemotoriseerde-tweewielers/ledenlijst.aspx>

Via welke methode wordt er gemeten?

Veel rijders raken in verwarring omdat er verschillende getallen in omloop zijn. De KNMV en MON hanteren beide de dynamische meetmethode. Bij deze methode staan geluidsmeters op specifieke plaatsen langs het circuit. De exacte opstelling kun je terugvinden in de KNMV en MON reglementen:

KNMV Motocrosstechnisch reglement:

www.knmv.nl/uploads/Multimedia/KNMV_Motocross_Reglement_2011.pdf (art. 32)

MON Motocrossreglement:

<http://www.mon.nl/Basis.aspx?Tid=2&Sid=2035&Hmi=1172&Smi=2035>.

Deze methode wordt door de bonden gebruikt, omdat hierbij de motoren tijdens een training of wedstrijd gemeten worden. Een meting dus waarbij de motor daadwerkelijk in gebruik is op het circuit. Daarnaast is het een methode die voor de vrijwilligers van de club relatief makkelijk toepasbaar is. Voor deze dynamische meetmethode geldt dat de geluidsproductie per motor maximaal 94 dB(A) mag zijn. Hierbij wordt een (kleine) marge (afwijking geluidmeter) van 3 dB(A) gehanteerd.

Naast deze methode is er ook de FIM 2 meter max methode. Dit is een methode die door de FIM en motorfabrikanten gehanteerd wordt. De exacte meetmethode kun je terugvinden op de site van de FIM ([www.fim-live.com](http://www.fim-live.com/fileadmin/alfresco/Codes_et_reglements/Tech_genCMS_en.pdf), zie deze link: http://www.fim-live.com/fileadmin/alfresco/Codes_et_reglements/Tech_genCMS_en.pdf).

De geluidsnorm van de FIM is minder ‘streng’ dan de norm die de KNMV en de MON hanteren. Dat lijkt misschien raar, maar komt omdat veel circuits in Nederland met sluiting bedreigd worden. Op de meeste circuits wordt meer getraind (vrije trainingen) dan dat er wedstrijden gereden worden. De trainingen zorgen dan ook vaak voor klachten van omwonenden of andere recreanten. Daarom is het zo belangrijk dat de rijders zowel tijdens wedstrijden als tijdens de vrije trainingen zorgen voor een motor die qua geluid in ieder geval voldoet aan de gestelde norm van 94 dB(A).

Willen we de motocross voor Nederland behouden, dan moeten we op het gebied van geluid dus wel strenger zijn dan de internationale norm.

Hoewel de meetmethodes verschillen, is er wel een duidelijk verband tussen de beide methodes. Een standaard 2011 crossmotor voorzien van een volgens de FIM gehanteerde 2 mtr. max methode ontwikkeld uitlaatsysteem, zal voor de gemiddelde (amateur) berijder binnen deze norm vallen. Wel is het van belang te weten dat tuning of slecht onderhoud een te hoog geluidsniveau kan veroorzaken, óók bij motoren van het bouwjaar 2011.

Motoren van bouwjaar voor 2011 dienen vaak aangepast te worden om aan de nieuwe eisen te voldoen. Het is aan te raden hiervoor contact op te nemen met de officiële merkdealer die de kennis en producten heeft die hiervoor geschikt zijn.

Wordt de norm volgend jaar nog verder verlaagd?

Nee, dat zal niet gebeuren. Het is niet uit te sluiten dat in de toekomst de norm wel verder aangescherpt zal worden.

Geldt de norm alleen bij de trainingen?

Nee, deze norm geldt sinds 1 januari 2011 voor alle (club)trainingen én wedstrijden (club, district, regionaal en nationaal) met uitzondering van het ONK van de KNMV en wedstrijden verreden onder auspiciën van de FIM, UEM en IMBA.

Alle buitenlandse rijders, maar ook de Nederlandse deelnemers aan het ONK moeten tijdens de trainingen op een Nederlands circuit voldoen aan de norm van 94 dB(A).

Wat is mijn rol als club?

De club of degene die de vergunning voor het betreffende circuit heeft, is verplicht om de eisen die in de vergunningen staan opgenomen na te leven. Ook is de club verplicht om de geluidsnorm van 94 dB(A) te handhaven. Als daarbij de reglementen van de KNMV en/of MON gevolgd worden, dan krijgt een rijder een reglementaire sanctie opgelegd als zijn motor tussen de 94 en 97 dB(A) produceert. De rijder kan dan aan de slag om zijn motor stiller te maken. Produceert de motor meer dan 97 dB(A) dan moet de rijder het circuit direct verlaten en in wedstrijdverband volgt diskwalificatie.

Voor de clubs zijn in de afgelopen jaren op verschillende momenten bijeenkomsten georganiseerd waar de manier van meten en de werking van de geluidmeetapparatuur is uitgelegd. Mocht daar behoefte aan zijn, dan zal opnieuw een dergelijke bijeenkomst georganiseerd worden.

Wat is mijn rol als sporter?

Jouw rol is zeer belangrijk! Jij bent immers degene die er voor moet zorgen dat de motor voldoet aan de gestelde eisen. Daarmee zorg je er voor dat de kans dat de huidige circuits behouden kunnen blijven, groter wordt. Lap je de regels aan je motorlaars, dan dupeer je je medesporters en waarschijnlijk ook de club met al zijn vrijwilligers.

Mocht uit de metingen blijken dat je motor teveel geluid produceert en een van de vrijwilligers wijst je daar op, reageer je frustratie dan niet op die persoon af! Realiseer je dat ook deze vrijwilliger probeert om er voor te zorgen dat jij, en met jou alle crossliefhebbers, nu en in de toekomst kunnen blijven genieten van deze mooie sport!