

Max Planck Research Group
Epistemes of Modern Acoustics

Sound & Science: Digital Histories



Scan licensed under: [CC BY-SA 3.0 DE](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/) | Max Planck Institute for the History of Science



**MAX PLANCK INSTITUTE
FOR THE HISTORY OF SCIENCE**

TOELICHTING VAN DE MOTOR- EN RIJWIELCOMMISSIE BIJ HET ONTWERP-BESLUIT
TOT NADERE WIJZIGING VAN HET MOTOR- EN RIJWIELREGLEMENT.

ARTIKEL 23.

Een van de euvelen van het moderne verkeer is het steeds toenemende straatruis. Voor een niet onbelangrijk deel wordt dit veroorzaakt door de veelvuldige geluidsignalen van bestuurders van motorrijtuigen. De praktijk elders heeft geleerd, dat door wettelijke maatregelen tegen geluidsignalen de veiligheid van het verkeer niet geschaad, integendeel bevorderd wordt, omdat zoodanige maatregelen de automobilisten dwingen, voorzigtiger te rijden. Toch wordt een algeheel verbod, geluidsignalen te geven zooals dat in sommige Italiaansche steden bestaat, niet wenschelijk geoordeeld. Hoe zou men overdag den wensch, een anderen weggebruiker in te halen, te kennen moeten geven anders dan door een geluidsignaal? Ook kan zich vóór het motorrijtuig plotseling een weggebruiker bevinden, wiens aandacht niet anders dan door een geluidsignaal getrokken kan worden. Voor gevallen als deze kan het geluidsignaal niet worden gemist. Iets anders is het 's nachts het toeteren te verbieden; vooreerst kunnen bij donker/evenveel resultaat knippersignalen worden gegeven en bovendien zijn 's nachts geluidsignalen bijzonder hinderlijk, omdat zij de nachtrust verstoren. De Commissie acht derhalve een verbod, geluidsignalen te geven gedurende de voor de nachtrust bestemde uren, wenschelijk. Ook 's nachts kan zich echter het geval voordoen, dat een geluidsignaal onvermijdelijk is, teneinde een ongeval te voorkomen. Voor zulk een geval behoort het geluidsignaal, zij het niet anders dan bij hoogste noodzaak en met gelijktijdig afremmen van het voertuig, te worden toegestaan.

met

Gedurende de uren tusschen $\frac{1}{2}$ uur na zonsondergang en 10 uur 's avonds, kan de keus worden gelaten tusschen geluidsignaal en knipper-sig-naal.

De Commissie vond geen aanleiding, het verbod geluidsignalen te geven gedurende de voor de nachtrust bestemde uren, tot de bebouwde kommen te beperken. Juist op de buitenwegen, waar 's nachts overigens betrekkelijke stilte heerscht, kan een geluidsignaal voor degenen, die in den omtrek wonen, nog hinderlijker zijn dan in de bebouwde kommen.

Voor het bepaalde bij het derde lid onder b. moge worden verwezen naar de toelichting bij artikel 15, eerste lid.

Het vierde lid heeft de strekking, te bevorderen dat ambulance-auto's door hun drietonig signaal opvallen en zoo weinig mogelijk op-onthoud hebben.

TOELICHTING VAN DE MOTOR- EN RIJWIELCOMMISSIE BIJ DE ONTWERP-BESCHIKKING
TOT NADERE WIJZIGING VAN DE MOTOR- EN RIJWIELBESCHIKKING.

ARTIKEL 38 septies.

Eerste lid. Een hoorn, die op 100 m afstand in het stadsverkeer hoorbaar is, ~~uit~~ moet, naar gebleken is, uit proefnemingen, een geluidsterkte hebben van tenminste 70 decibel, overeenkomstig het bepaalde bij het derde lid gemeten.

Besluit van den
tot nadere wijziging
van het Motor- en
Rijwielreglement.

ARTIKEL XII.

Artikel 23 wordt gelezen als volgt:

"1. De bestuurder van een motorrijtuig, waarmede over een weg wordt gereden, is verplicht, wanneer de veiligheid van het verkeer zulks vordert:

a. tusschen een half uur voor zonsopgang en een half uur na zons-
ondergang:

binnen bebouwde kommen van gemeenten met den hoorn en daarbuiten met den hoorn, de klaxon of de mechanische fluit een signaal te geven;

b. tusschen een half uur na zonsondergang en 10 uur des avonds:
hetzij te handelen als onder a is omschreven, hetzij een knipper-
signaal te geven, bestaande in het eenmaal of meermalen snel afwisselen
van sterkere en zwakkere voorverlichting;

c. tusschen 10 uur des avonds en een half uur voor zonsopgang:
Bij hoogste noodzaak een geluidsignaal te geven als onder a is
omschreven, echter niet zonder daarbij tevens te remmen, en, in andere
gevallen, een knippersignaal, als onder b bedoeld, te geven.

2. Met inachtneming van het in het eerste lid bepaalde, is het den bestuurder verboden gebruik van een der in dat lid onder a genoemde signaalinstrumenten te maken of een knippersignaal te geven anders dan wanneer de veiligheid van het verkeer zulks vordert; bovendien is hij verplicht bij het geven van geluids- en knippersignalen zooveel mogelijk alles te vermijden, wat het schrikken van rij- of trekdieren of vee ten gevolge zou kunnen hebben.

3. Het is hem, behoudens het in artikel 35, derde lid, bepaalde, verboden:

a. binnen de bebouwde kommen van gemeenten van een signaalinstrument, niet zijnde de hoorn, bedoeld in artikel 15, eerste lid, gebruik te maken;

b. binnen de bebouwde kommen van gemeenten van een hoorn, waarvan de geluidsterkte een door Onzen Minister te bepalen maximum te boven kan gaan, gebruik te maken;

c. tusschen 10 uur des avonds en een half uur vóór zonsopgang gebruik van een der in het eerste lid onder a. genoemde signaalinstrumenten te maken anders dan bij hoogste noodzaak en indien niet tevens wordt gered.

4. In afwijking van het bepaalde bij het vorig lid, aanhef en onder a is het den bestuurders van motorrijtuigen, kennelijk en uitsluitend ingericht voor het vervoer van zieken en gewonden, geoorloofd, zowel buiten als binnen de bebouwde kommen van gemeenten gebruik te maken van een drietonen hoorn, die voldoet aan de door Onzen Minister te stellen eischen."

Ontwerp.

MINISTERIE VAN WATERSTAAT.

Par. 8 quater. Uitvoering van de artikelen 15 en 23 van het Motor- en Rijwielreglement; minimum- en maximum-geluidssterkte hoorn; drietonige hoorn voor ambulance-motorrijtuigen.

Artikel 38 septies.

1. De minimum-geluidssterkte, bedoeld in artikel 15, eerste lid, van het Motor- en Rijwielreglement wordt bepaald op 70 decibel, overeenkomstig het derde lid gemeten.

2. De maximum-geluidssterkte, bedoeld in artikel 23, derde lid onder b. wordt bepaald op 95 decibel, overeenkomstig het derde lid gemeten.

3. De meting geschiedt op een afstand van 7 m vóór de geluidsbron, in de open lucht op een vrije ruimte. Muren, boomen, struiken e.d. die door terugkaatsing of opelorsping van het geluid storend kunnen werken, moeten van de geluidsbron tenminste tweemaal zoo ver verwijderd zijn als het meetinstrument.

Artikel 38 octies.

De drietonige hoorn, bedoeld in artikel 23, vierde lid, van het Motor- en Rijwielreglement, moet behooren tot een door of vanwege den Minister van Waterstaat goedgekeurde soort; op dien hoorn moet een door dien Minister vastgesteld merk zijn aangebracht.

Fahrgeräusch von Kraftfahrzeugen.

1. Dampf- und Verbrennungsgase sind durch Schalldämpfer, die nicht ausgeschaltet werden können, abzuführen; die Mündungen von Auspuffrohren dürfen nicht auf die Fahrbahn und nicht nach rechts gerichtet sein.
 2. Das Fahrgeräusch eines Kraftfahrzeugs wird durch Messung der Lautstärke in Phon festgestellt. Die Messung musz bei Vollbelastung des Motors und bei einer Geschwindigkeit von 40 Kilometer je Stunde soweit diese nicht erreichbar ist, bei Höchstgeschwindigkeit erfolgen. Die Messung musz seitlich in 7 Meter Entfernung von der Mittellinie der Fahrzeugspur erfolgen. Das Fahrgeräusch darf 85 Phon nicht übersteigen. Die Vollbelastung des Motors kann durch Beschleunigung Bremsen, Anhängen von Schleppfahrzeugen oder in ähnlicher Weise erreicht werden.
 3. Zur Feststellung des Fahrgeräusches von Kraftfahrzeugen, deren Auspuffgeräusche eine erkennbare Richtwirkung haben, musz eine weitere Messung bei stehendem Fahrzeug und bei vorübergehender voller Öffnung der Drosselklappe in 20 Meter Entfernung vom Ende des Auspuffrohrs in dessen Verlängerung erfolgen. Die Lautstärke darf 85 Phon nicht übersteigen.
 4. Die Messungen sind auf einem freien Platz mit möglichst glatter Oberfläche durchzuführen; Hindernisse (Bäume, Sträucher und dergleichen), die durch Reflexion oder Absorption des Schalls störend wirken können, müssen von der Schallquelle mindestens doppelt so weit entfernt sein wie der Schallempfänger.
 5. Die Absätze 2 bis 4 gelten nicht für die im Par.18 Abs.2 bezeichneten Arbeitsmaschinen und für Gleiskettenfahrzeuge ohne Gummipolsterung der Auflageflächen (vgl. Ausführungsanweisung zum Par. 18 Abs.1D).
-