



## De NEFOM actiepunten

### 1. De Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen (NEFOM)

De Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen (NEFOM) is op 3 juli jl opgericht en bestaat inmiddels uit **28 aangesloten bewonersgroepen in 8 provincies**. De verwachting is dat in de nabije toekomst dit aantal de komende tijd nog verder zal toenemen.

De NEFOM wil dat overheden paal en perk gaan stellen aan de geluidsoverlast die wordt veroorzaakt door een deel van de motorvoertuigen. Hoofddoel is het met ingang van uiterlijk 1 juni 2023 vaststellen en handhaven van een maximale geluidsnorm van 70dB(A) voor alle motorvoertuigen, zowel oude als nieuwe. **Verder ondersteunt de NEFOM het streven om uiteindelijk alle motorvoertuigen waaronder personenauto's, motorfietsen, bromfietsen en andere L-categorie voertuigen, waterscooters, speedboten en bromfietsen, elektrisch te laten zijn per 1 januari 2030.**

### 2. Geluidsoverlast motorvoertuigen

In een spraakmakend rapport uit 2018 geeft het RIVM een gedetailleerd overzicht van de effecten van geluidsoverlast op de volksgezondheid. Gesteld wordt dat mensen ernstige hinder ondervinden van geluid van wegverkeer; ruim 970.000 personen, waaronder circa 800.000 vanwege verkeer in steden, treinen (bijna 100.000 personen), vliegtuigen (circa 260.000 personen) en van geluid van windturbines (ruim 7.000 personen). Het rapport geeft aan, dat "het Nederlandse beleid zou kunnen worden verbeterd door het aan te passen aan de nieuwe inzichten van de WHO. Dit betekent dat er vanuit beleid nadrukkelijker aan wordt gewerkt om de gezondheidseffecten van geluid te verminderen.

Aangegeven wordt dat de mogelijkheden hiervoor zijn de wettelijke maximaal toegestane geluidniveaus te verlagen om het extra risico op coronaire hartziekten te verminderen. Ook kunnen mensen met ernstige hinder of slaapverstoring beter in beeld komen door een groter gebied rond geluidbronnen in het beleid te betrekken. Hierbij worden dan de nieuwste inzichten over de relatie tussen gezondheid en de hoogte van geluidniveaus gebruikt.

Verder kunnen gerichte maatregelen ervoor zorgen dat mensen minder last hebben van geluid. Specifiek wordt het volgende voorgesteld:

- De geluidniveaus door wegverkeer te reduceren tot onder 53 dB (Lden), omdat het geluid van wegverkeer boven dit niveau is geassocieerd met negatieve gezondheidseffecten.
- De nachtelijke geluidniveaus door wegverkeer te reduceren tot 45 dB (Lnight), omdat het nachtelijk geluid van wegverkeer boven dit niveau is geassocieerd met negatieve effecten op de slaap.
- Passende maatregelen te nemen om bevolkingsgroepen te beschermen tegen blootstelling aan geluidniveaus van wegverkeer boven de advieswaarden voor de dag en voor de nacht. Voor specifieke interventies, wordt aanbevolen het geluidniveau bij de bron en op de route tussen de bron en de populatie te verminderen door veranderingen in de infrastructuur.

De conclusie van het RIVM dat bijna 1 miljoen inwoners in meer of mindere mate hinder ondervinden van verkeerslawaai wordt bevestigd in een recente aanbiedingsbrief aan de voorzitter van de Tweede Kamer. Hierin wordt gesteld dat het aantal woningen dat niet voldoet aan de WHO-geluidrichtlijn 3,3 miljoen langs stedelijke wegen en 114 duizend langs provinciale wegen betreft. Aangegeven wordt dat om aan de WHO-richtlijn te kunnen voldoen zeer omvangrijke maatregelen nodig zijn waar hoge kosten aan verbonden zijn middels gevelisolatie bij woningen (kosten € 33 miljard) en bij provinciaal wegverkeer jaarlijks € 45 miljoen om voor 58% van de woningen de overschrijding (deels) weg te nemen. Aanvullende eenmalige kosten voor gevelisolatie zijn € 550 miljoen.

### 3. Maatschappelijk draagvlak voor maatregelen.

Vanuit deze optiek bezien is het relevant en urgent dat maatregelen genomen worden op preventief gebied om ernstige geluidhinder door motorvoertuigen aan te pakken. Echter, de ervaring is dat lokale overheden over een onvoldoend instrumentarium beschikken om effectief maatregelen te nemen. In deze context is het volgende relevant:

1. Casus Lopik, waar de gemeente Lopik was genoodzaakt om tot de hoogste rechtsinstantie de maatregel "weekendafsluiting van de Lekdijk voor motorfietsen gedurende het motorseizoen" te verdedigen.
2. De casus Zuiderdijk in de gemeente Drechterland; waarbij de gemeente eveneens besloten heeft tot een proefperiode inzake weekendafsluiting voor motorfietsen van 1 augustus t/m 30 september 2020.
3. De casus Krimpenerwaard, waar de gemeenteraad een motie heeft aangenomen, die oproept tot overleg met ministeries en het parlement over verlaging van de geluidsnormen en aanpassing van de wetgeving.
4. Kamervragen van de CDA fractie aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over het toenemende verzet tegen geluidsoverlast door motorrijders.
5. Overleg binnen de G4 over effectieve maatregelen om de geluidsoverlast van motorvoertuigen aan te pakken middels de toepassing van 'slimme handhavingstechnieken'.

Op grond van deze ontwikkelingen gaat de NEFOM er van uit dat bij de verantwoordelijke Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid er een bereidheid bestaat om samen met gemeenten, waterschappen en provincies overleg te voeren welke maatregelen genomen kunnen worden tegen de geluidsoverlast van motorvoertuigen in het kader van het invoeren van de Omgevingswet op 1 januari 2022.

### 4. Actiepunten

Op basis van de prioriteiten die door de aangesloten groepen gesteld zijn, conclusies en aanbevelingen die door het TNO gedaan zijn om de geluidsoverlast van motorvoertuigen terug te dringen en na consultatie met gemeenten en een vertegenwoordiging van de G4, heeft de NEFOM de onderstaande actiepunten geformuleerd.

#### 1. **Verlaging van de geluidsnorm naar 70 dB(A) voor motorfietsen en andere voertuigen in de L-categorie:**

Als actiepunt heeft de NEFOM als eerste prioriteit het doel gesteld een maximale geluidsnorm van 70dB(A) voor motorfietsen en andere voertuigen in de L-categorie te bereiken; zowel voor bestaande als nieuwe voertuigen. Dit om **gelijkheid** in normering aan te brengen ten opzichte van personenauto's en vrachtverkeer.

Bij personenauto's en vrachtauto's is sprake van een progressieve ontwikkeling. Inmiddels is EURO 6 van toepassing en wordt aan EURO 7 gewerkt. Voor motorfietsen en andere categorie L-voertuigen is vanaf 1 januari 2020 EURO 5 van toepassing. Dit geldt alleen voor nieuwe modellen voertuigen en betreft uitsluitend de verlaging van de emissiewaarden. Vanaf 2021 is EURO 5 van toepassing op alle bestaande motormodellen die nieuw worden verkocht. Pas voor 2024 is er met de voorgenomen

invoering van de EURO 5a norm het streven om het maximaal toegestane uitlaatgeluid van nieuwe motorfietsen te reguleren. Tel daarbij een aantal jaren op voordat een vertaling plaatsvindt naar nationale wetgeving en ongetwijfeld een overgangperiode van 1 of 2 jaar en het wordt op zijn vroegst 2026 voordat deze aanpassing van kracht wordt.

Uit onderzoek blijkt dat het gemiddelde geluidsvolume voor personenauto's geschat wordt op 72-74 dB(A), terwijl dat voor motorfietsen 80 dB(A) is, waarbij aangetekend kan worden dat elke 3 dB(A) meer een verdubbeling van het geluid betekent. Het geluid van een motor is daarmee vergelijkbaar met een zware vrachtauto, terwijl vanaf 2021 de limietwaarden voor personenauto's strenger worden dan die voor bromfietsen.

Voor een overzicht van de geluidsnormen per categorie motorvoertuigen naar typegoedkeuring en statische meting langs de weg **zie Bijlage I**.

De conclusie is dat met een gemiddelde levensduur van een motorfiets van 21 jaar tegenover een personenauto van 10 jaar, het zeker nog 10 tot 15 jaar duurt voordat er een hoorbaar effect is van de verlaging van de geluidsnorm voor L-categorie voertuigen.

Het is tegen deze achtergrond dat er in Duitsland een wet aangenomen is die er op aandringt om op Europees niveau de geluidsnormen voor motorfietsen urgent aan te passen. Nederland zou dit initiatief moeten ondersteunen en maatregelen nemen. Tevens dienen de geluidsnormen voor motorfietsen en andere L-categorie voertuigen aangepast te worden en gelijk getrokken met andere motorvoertuigen.

## 2. Een algeheel verbod op de handel, verkoop en gebruik op de openbare weg van regelbare uitlaatsystemen voor alle motorvoertuigen waaronder kleppen in de uitlaat, verwijderbare dB-killers en andere mechanische of elektronische regelsystemen die afwijking veroorzaken ten opzichte van de geluidsemisatie volgens de typegoedkeuring.

Artikel 11 van de EU-richtlijn Omgevingslawaai (END) geeft aan dat maatregelen noodzakelijk zijn om **modificaties aan voertuigen** aan te brengen die de doelstellingen ondermijnen. Gesteld wordt dat: "De doelstellingen van deze verordening mogen niet in het gedrang komen door de montage van bepaalde systemen, onderdelen of technische eenheden nadat de voertuigen in de handel zijn gebracht, zijn geregistreerd of in het verkeer zijn gebracht. Daarom moeten passende maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat systemen, onderdelen of technische eenheden die op voertuigen kunnen worden gemonteerd en die de werking van voor de milieubescherming of de functionele veiligheid essentiële systemen in aanzienlijke mate nadelig kunnen beïnvloeden, door een goedkeuringsinstantie vooraf worden gecontroleerd voordat zij in de handel worden gebracht, worden geregistreerd of in het verkeer worden gebracht".

Het invoeren van deze maatregel voor motorfietsen en andere L-categorie voertuigen is effectief als het samengaat met de invoering van een **APK met geluidstest**. Daarbij kan vastgesteld worden of het uitlaatsysteem nog aan de normen voldoet. Met verzegeling van de uitlaat en een aantekening in het kentekenbewijs bij vervanging door een goedgekeurd exemplaar wordt handhaving vereenvoudigd.

. Het invoeren van deze maatregel voor motorfietsen en andere L-categorie voertuigen is effectief als het samengaat met de invoering van een APK per 1 januari 2022 met geluidstest op grond van Richtlijn 2014/45/EU van 3 april 2014 van het Europees Parlement en de Raad. Het invoeren van deze maatregel vereist dat de benodigde infrastructuur, regelgeving en procedures tijdig beschikbaar zijn en bedrijven gecertificeerd zijn om deze test uit te voeren met personeel dat voldoende opgeleid is om de kwaliteit van de controle te waarborgen.

Een APK met geluidstest is effectief als het samenhangt met een strikte handhaving middels sancties bij overschrijding van de geluidsnormen waarbij er rekening mee gehouden moet worden dat een overschrijding met 3 dB(A) van de geluidsnorm al een verdubbeling betekent van het geluidsvolume.

Tevens is van belang dat ook voor andere motorvoertuigen een systeem ontwikkeld wordt waarbij handhaving op geluidsnormen mogelijk wordt. Denk daarbij aan personenauto's met aangepaste uitlaatsystemen, motorboten en waterscooters.

Volgens TNO schattingen ondergaat 25 – 33 procent van de motorfietsen aanpassingen waarmee niet langer voldaan wordt aan de maximale geluidsnorm bepaald bij de typegoedkeuring. Het gaat dus niet om enkele voertuigen waarvoor de maatregel relevant maar om een kwart tot een derde van de voertuigen. Daarnaast is er het verontrustende beeld dat naast overlast door met name brommers en motorfietsen, er een vergelijkbare ontwikkeling plaatsvindt bij een bepaalde categorie personenauto's en bij de pleziervaart en waterscooters. Het betreft aanpassingen aan het voertuig waarmee het geluidsvolume verhoogd wordt en de overlast en hinder toeneemt. Onderzocht moet worden hoe het mogelijk is bij deze voertuigen de lacune in de APK te dichten.

Een ander belangrijk aspect is strikte **handhaving middels sancties** bij overschrijding van de geluidsnormen. Een te ruime marge leidt tot onduidelijkheid en tot frustratie bij de handhaver waarbij er rekening mee gehouden moet worden dat een overschrijding met 3 dB(A) van de geluidsnorm al een verdubbeling betekent van het geluidsvolume.

- 3. Wettelijke mogelijkheid voor de gemeente om een maximum-eis voor woon – en leefgebieden in te voeren van 75 dB(A) langs de weg en 70 dB(A) bij de gevel voor de dag en de avond met vermindering van 5 – 10 dB(A) voor de nachtperiode. Een specifieke norm van 40 dB(A) is daarbij van toepassing voor stiltegebieden.**

Realisatie kan middels een norm of streefwaarde in de Omgevingswet of Omgevingsplan. Het vereist dat bij geluidmetingen rekening gehouden wordt naast gemiddelden berekend over een etmaal of een jaar, met de geluidsoverlast die veroorzaakt wordt door specifieke categorieën weggebruikers en aard, type, omvang en frequentie van de hinder. Het biedt lokale overheden de mogelijkheid tot maatgericht bronbeleid gericht op vermindering van de geluidsoverlast bij hinderlocaties. De parallel met het stikstofbeleid ligt hier voor de hand. Zonder duidelijkheid over de bronnen van de emissies is het onmogelijk om een sector-specifiek beleid te voeren gericht op vermindering van de uitstoot. Hetzelfde geldt voor geluidsoverlast.

- 4. Wettelijke mogelijkheid voor de gemeente en waterschappen tot het invoeren van inrijverboden voor specifieke categorieën voertuigen die overlast veroorzaken middels brongericht beleid en/of andere beperkende maatregelen.**

Het gaat hier om maatregelen tegen lawaaiige voertuigen, zeker op bepaalde tijden en dagdelen waarbij meer overlast ondervonden wordt en met specifieke aandacht voor stads – en dorpskernen, landschappelijk waardevolle gebieden en stille gebieden.

Deze maatregel hangt samen met het invoeren van een opkoopregeling voor oude voertuigen en beperkende maatregelen of verbod voor gebruik op de openbare weg. Dit in navolging van het milieubeleid waarbij al gebruik gemaakt wordt van vergelijkbare maatregelen. Effectief is de vaststelling van milieuzones waarbij personenauto's en vrachtverkeer die niet aan de milieunorm voldoen ( $\leq$  EURO 3), een inrijverbod krijgen. Volgens hetzelfde stramien kunnen gemeenten en waterschappen hinderlocaties aangeven waar inrijverboden zijn ten aanzien van voertuigen boven een maximaal toegestaan geluidsniveau ( $\leq 70$  dB(A)) of richtlijn ( $\leq$ EURO 3).

5. **Een wettelijk kader tot een verbeterd en vereenvoudigd systeem voor handhaving op geluidsoverlast door motorvoertuigen met inzet van nieuwe IT-middelen zoals de akoestische flitspaal of handhavingsapps.**

Gegeven het grote aantal prioriteiten bij de politie is het van belang dat de taak betreffende handhaving op geluidsoverlast door motorvoertuigen vereenvoudigd wordt en de inzet van BOA's bij handhaving mogelijk gemaakt wordt. Een voorwaarde voor de inzet van BOA's is dat het ministerie van Justitie en Veiligheid deze bevoegdheid aan BOA's verstrekt met verlening van passende opsporingsbevoegdheid o.g.v. art. 142 Wetboek van Strafvordering. De opbrengst van de boete dient in de gemeentekas te vloeien, zoals bij overtreding op gemeentelijke parkeerterreinen reeds het geval is. Deze maatregel maakt het mogelijk dat een gemeente zelf kan beoordelen, in welke mate uitbreiding van het aantal BOA's gewenst is om de taak van de politie in deze over te nemen.

Daarnaast is het van belang dat aan de huidige mogelijkheden tot handhaving meer prioriteit gegeven wordt. **Bijlage 2** geeft hierover een verdere discussie.

Afsluitend wil de NEFOM aangeven dat bovengenoemde maatregelen bijdragen aan het rechtvaardigheidsgevoel van burgers. Overlastgevers worden aangesproken op en verantwoordelijk gesteld voor de schade die zij toebrengen aan de kwaliteit van de woon – en leefomgeving. Dat daarmee gezondheidsklachten als stress, hinder en ergernis verminderd worden en kwetsbare locaties beter beschermd moge duidelijk zijn.

## Referenties:

- ✓ Dittrich, Michael, et.al., 2018, Developments in Regulations for Sound Emission of L-category vehicles, TNO, The Netherlands. 2018, EAA – HELINA, ISSN: 2226-5147.
- ✓ Dittrich, ir. M.G., Ing. P. van Mensch, ing. M. Elstgeest en ir. P.J.G. van Beek, 2019a, Europese limieten voor geluid- en uitlaatemissies van tweewielers, notitie opgesteld door het TNO voor het Ministerie van I en W, directie Duurzame Mobiliteit, 27 mei 2019.
- ✓ Dittrich, ir. M.G. en ir. P.J.G. van Beek, 2019b, Praktijkemissies geluid van tweewielers en auto's, TNO, notitie opgesteld door het TNO voor het Ministerie van I en W, directie Duurzame Mobiliteit, 7 maart 2019.
- ✓ Dittrich, Michael en Pieter van Beek, 2019c, Geluid van gemotoriseerde tweewielers: handelingsperspectieven, Geluid nummer 3, september 2019.
- ✓ Europees Parlement en de Raad, 2014, Richtlijn 2014/45/EU, 3 april 2014.
- ✓ Financieel Dagblad, 2020, Plattelandsgemeenten zien een 'perfecte storm' naderen, Rob de Lange, Maandag 13 juli.
- ✓ Gemeenteraad Krimpenerwaard, 2020, Motie Nr: M20-006 ingediend door het CDA en VGBK, Vreemd aan de orde van de dag, betreffende Overlast motoren, 26 mei 2020.
- ✓ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020, Brief met bijlagen aan De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal betreft: RIVM rapport – motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018), 5 juni 2020. Bijlage 2, Impactstudie nieuwe WHO-richtlijn geluid, opgesteld door DB Vision.
- ✓ RIVM, 2018, Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid, Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, RIVM-rapport 2019-0227, samengesteld door D. Welkers et al.
- ✓ Tweede Kamer der Staten Generaal, 2020, Kamervragen van de leden Postma en Van Dam (beiden CDA) aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over het toenemende verzet tegen geluidsoverlast door motorrijders, Nr. 2020Z12690, ingezonden 30 juni 2020.

# Bijlage 1: Geluidnormen motorvoertuigen

## 1. Typegoedkeuring

Bij typegoedkeuring van een nieuwe motor of herkeuring van een bestaande motor zorgt de RDW voor meting van het geluidsniveau en het toerental; de zogenaamde dynamische meting om het typekeuringsniveau te bepalen. Op de testbaan van de RDW in Lelystad rijden ze met een fabrieksmotor een vaste route tussen twee microfoons. TNO geeft aan dat de zogenaamde L3-klasse motorfietsen aan de limiet voor Lurban moet voldoen, een gewogen gemiddelde over het geluid tijdens optrekken en bij constante snelheid. Bij deze meting mogen (nieuwe) motoren volgens de Europese wetgeving niet meer dan 80 dB(A) produceren. Deze dynamische meting wordt in het kentekenregister overgenomen. De geluidsproductie en het toerental waarbij dit is gemeten wordt vermeld op het VIN - plaatje, zodat bij een geluidscntrole meteen kan worden gezien hoeveel geluid en bij welk toerental de motor mag maken. Het VIN-plaatje, VIN staat voor Voertuig Identificatie Nummer, wordt aan het frame bevestigd

**Motorfietsen en andere L-categorie voertuigen:** In 2016 werd de Euro 4 norm ingevoerd voor motorfietsen. Met een overgangsregeling van twee jaar golden vanaf 2019 de nieuwe Euro 4 normen voor alle nieuwe motorfietsen. Met de invoering van Euro 4 en Euro 5 (2020) zijn de geluidsnormen en meetmethoden gewijzigd. De RDW geeft aan dat motorfietsen voor het verkrijgen van een Europese typegoedkeuring, op dit moment moeten voldoen aan Verordening (EU) 168/2013. In bijlage VI van deze Verordening staan de grenswaarden beschreven voor emissies van verontreinigende stoffen, OBD-drempelwaarden en geluidswaarden voor typegoedkeuring en conformiteit van productie. Tabel D geeft de Geluidsniveauwaarden voor Euro 4 en Euro 5 aan, zie ook voetnoot 14 en 15 welke zijn terug te vinden in de toelichtingen bij de bijlagen I tot en met VIII.

TNO stelt dat de reeds lang bestaande limiet van 80 dB(A) bij typegoedkeuring voor grotere motorfietsen werd gewijzigd in 73 dB(A) voor de kleinere motoren en 77 dB(A) voor de grootste categorie, gemeten in Lurban. Lurban is een gewogen gemiddelde over het geluid tijdens optrekken en bij constante snelheid. Het wekt de indruk van een verlaging van de geluidsnorm. Echter, zoals TNO aangeeft, de toegestane limiet voor Lwot (geluid bij acceleratie) is hoger dan voorheen: het Lwot-niveau mag tot 5 dB hoger zijn dan de limiet voor Lurban, voor motorfietsen dus 82 dB(A) op 7,5 m afstand, en nog eens hoger bij andere rijcondities, bijvoorbeeld rond de 90 dB(A). TNO geeft aan dat de gewijzigde norm in wezen een versoepeling is van de toch al hoge limiet voor geluid bij volgas optrekken.

Vanaf 1 januari 2020 is EURO 5 voor de L-categorie voertuigen van toepassing. Dit geldt alleen voor nieuwe modellen voertuigen en betreft uitsluitend de verlaging van de emissiewaarden. Vanaf 2021 is EURO 5 van toepassing op alle bestaande motormodellen die nieuw worden verkocht. Pas voor 2024 is er met de voorgenomen invoering van de EURO 5a norm het streven om het maximaal toegestane uitlaatgeluid van nieuwe motorfietsen te reguleren.

**Personenauto's en vrachtverkeer:** Voor personenauto's geldt dat deze voor het verkrijgen van een Europese typegoedkeuring op dit moment moeten voldoen aan Verordening (EU) 2007/46. De eisen m.b.t. het toelaatbare geluidsniveau staan voor personenauto's beschreven in Richtlijn 70/157/EEG.

Voor personenauto's en vrachtverkeer is er een progressieve ontwikkeling te zien met inmiddels EURO 6 voor nieuwe voertuigen. Aan EURO 7 wordt nu gewerkt. In 1974 werd besloten dat nieuwe auto's nog maar 82 decibel aan geluid mochten produceren. Die limiet werd in 2016 verlaagd tot 74 decibel. In de komende jaren wordt deze norm verder verlaagd met de Europese Unie die aangegeven heeft dat auto's nog stiller moeten worden. Tegen 2026 mogen de meeste nieuwe auto's nog maar 68 decibel produceren.

## 2. Statische meting



De statische meting is vooral voor de politie bedoeld bij controles langs de weg, waarbij illegale uitlaten en andere manipulaties worden gecheckt. De fabrikant is verplicht een niveau op te geven voor stationaire controlemeting bij een vast toerental. Dit staat voor de meeste modellen op een plaatje aangegeven. Een deel van de oudere voertuigen heeft dit niet, maar ook zij moeten aan controle-grenswaarden in de nationale Regelgeving Voertuigen voldoen. Het geluid wordt dicht bij de uitlaat gemeten en is daarom een stuk hoger dan het typekeuringsniveau, en verschilt per model.

**Motorfietsen en andere L-categorie voertuigen:** De Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) geeft voor elk merk motorfiets en andere L-categorie voertuigen de maximale toegestane waarde in dB(A) per merk en type. Bij veel motoren is het toegestane geluidsniveau én het aantal toeren waarop moet worden gemeten, te vinden op het zogenaamde VIN-plaatje (Vehicle Identification Number) dat op het frame van de motor bevestigd of kan anders opgevraagd worden bij de RDW op basis van het kenteken. Bij motorfietsen is 106 dB(A) het hoogste controle niveau voor stationaire meting dicht bij de uitlaat, volgens de Regeling voertuigen. De onderstaande link <sup>1</sup> geeft de desbetreffende RDW tabel met merk en type weer.

De RDW stelt dat wanneer een voertuig reeds een kenteken heeft, de permanente eisen van toepassing zijn. De permanente eisen voor motorfietsen worden aangegeven in hoofdstuk 5, afdeling 4 van de regeling voertuigen. De eisen m.b.t. het geluid worden omschreven in artikel 5.4.11 lid 3 en 4. Hier wordt het volgende gesteld:

- Motorfietsen mogen in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau produceren dan de waarde die voor het voertuig is vermeld in het kentekenregister, vermeerderd met 2 dB (A). Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, artikelen 33, 34 en 35 van toepassing.
- Motorfietsen waarvoor geen waarde als bedoeld in het derde lid is vermeld, mogen in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen te hoog geluidsniveau produceren. Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, artikelen 33, 34 en 35 van toepassing.

In het geval er geen typegoedkeuring vastgelegd is worden de waarden volgens onderstaande tabel gehanteerd bij de statische meting langs de weg.

**Tabel. Maximum geluidswaarde motorfiets**

<b>Cilinderinhoud t/m</b>	<b>Maximaal toegestane waarde in dB(A)</b>
80 cm <sup>3</sup>	91 dB(A)
125 cm <sup>3</sup>	92 dB(A)
350 cm <sup>3</sup>	95 dB(A)
500 cm <sup>3</sup>	97 dB(A)
750 cm <sup>3</sup>	100 dB(A)
1.000 cm <sup>3</sup>	103 dB(A)
>1.000 cm <sup>3</sup>	106 dB(A)

Toerental bij statische meting:

<sup>1</sup> <https://www.motorrijdersactiegroep.nl/geluid/>



- toerental n bij max. vermogen t/m 5000 omw/min.: 3/4 n;
- toerental n bij max. vermogen > 5000 omw/min.: 1/2 n.

Indien toerental n bij max. vermogen onbekend:

- vòòr 1960: 2-takt, meten bij 2250 omw/min.; 4-takt, meten bij 2000 omw/min.
- na 1960: 2-takt, meten bij 4500 omw/min.; 4 takt, meten bij 4000 omw/min.

Aangegeven wordt dat wanneer bij een geluidmeting wordt vastgesteld dat de hierboven vermelde waarden worden overschreden, de betreffende motorfiets niet voorzien is van een behoorlijk geluiddempende uitlaatinrichting. Het betekent een overtreding van artikel 6 van het Besluit geluidproductie motorvoertuigen.

**Personenauto's en vrachtverkeer:** De RDW stelt dat voor personenauto's geldt dat wanneer deze is voorzien van een kenteken, de permanente eisen van toepassing zijn. Voor personenauto's zijn deze terug te vinden in hoofdstuk 5, afdeling 2 van de regeling voertuigen. De eisen m.b.t. het geluid zijn terug te vinden in artikel 5.2.11 lid 3 en 4. Hier staat het volgende:

Personenauto's mogen in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau produceren dan de waarde die voor het voertuig is vermeld in het kentekenregister, vermeerderd met 2 dB (A). Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, artikelen 30 tot en met 32, van toepassing.

Personenauto's met een toegestane maximummassa van niet meer dan 3.500 kg waarvoor geen waarde als bedoeld in het derde lid is vermeld, mogen in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau kunnen produceren dan 95 dB(A) bij een toerental van 3.500 min<sup>-1</sup> voor zover het betreft een personenauto met een verbrandingsmotor met elektrische ontsteking en 95 dB(A) bij een toerental van 2.000 min<sup>-1</sup> voor zover het betreft een personenauto met een verbrandingsmotor met compressieontsteking. Personenauto's met een toegestane maximummassa van meer dan 3.500 kg mogen in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau kunnen produceren dan 95 dB(A) bij een toerental van 1.500 min<sup>-1</sup>. Hierbij is het bepaalde in bijlage VIII, artikelen 30 tot en met 32, van toepassing.

## Bijlage 2: Handhaving

### Handhaving op geluidsoverlast motorvoertuigen.

#### Ervaringen:

Dat lokale overheden worstelen met de problematiek van handhaven wordt geïllustreerd met de onderstaande voorbeelden. Het betreft slecht een selectie. Duidelijk is dat op basis van de response die de NEFOM krijgt van aangesloten leden, het probleem van handhaving voor bijna alle gemeenten geldt.

1. Casus Lopik, waar de gemeente Lopik genoodzaakt was om tot de hoogste rechtsinstantie de maatregel "weekendafsluiting van de Lekdijk voor motorfietsen gedurende het motorseizoen" te verdedigen.
2. De casus Zuiderdijk in de gemeente Drechterland; waarbij de gemeente eveneens besloten heeft tot een proefperiode inzake weekendafsluiting voor motorfietsen van 1 augustus t/m 30 september 2020.
3. De casus Krimpenerwaard, waar de gemeenteraad een motie heeft aangenomen, die het college oproept tot overleg met ministeries en het parlement over verlaging van de geluidsnormen en aanpassing van de wetgeving.
4. Kamervragen van de CDA fractie aan de ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over het toenemende verzet tegen geluidsoverlast door motorrijders.
5. Overleg binnen de G4 over effectieve maatregelen om de geluidsoverlast van motorvoertuigen aan te pakken middels de toepassing van 'slimme handhavingstechnieken'.

#### Toezicht en handhaving:

Vanuit de media en de politiek wordt aangedrongen op een hogere prioriteit voor handhaving door de politie. Echter, de praktijk leert dat de politie met het huidige arsenaal aan handhavingstechnieken of beter gezegd de traditionele techniek van het zetten van een verkeersfuij, weinig of geen mogelijkheden heeft tot handhaving. Te complex, tijdrovend en duur.

Relevant in deze is het volgende.

1. Peter Rehwinkel, waarnemend burgemeester van de gemeente Bergen, doet een oproep in het Parool van zaterdag 9 Mei 2020, om over te gaan tot het invoeren van een verplichte APK voor motoren in navolging van andere Europese landen als Duitsland. Aangegeven wordt dat dit uitdrukkelijk eveneens een geluids-apk zou moeten zijn. Daarnaast geeft hij aan dat de politie zich veel actiever moet opstellen bij de handhaving van geluidsnormen.
2. In een artikel in het NHHnieuws van 10 juli 2020 wordt aangegeven dat ondanks uitdrukkelijk verzoek van de burgemeester van Bergen (NH) door de politie niet gehandhaafd wordt en in de drie maanden na invoering van de maatregel nog geen enkele bekeuring is uitgedeeld.
3. De Werkgroep Motoroverlast Lekdijk Lopik geeft aan dat ondanks de door de rechter toegestane weekendafsluiting van de Lekdijk voor motorfietsen deze groep gewoon het verbod negeert en de politie niet handhaaft.
4. Voor stiltegebieden is het streven om de geluidbelasting lager te houden dan 40 decibel. Er dient ontheffing aangevraagd te worden voor activiteiten in een stiltegebied die lawaai maken. Vanuit dit

gezichtspunt bezien is het bevreemdend dat in de praktijk, toegang tot of het passeren van stiltegebieden door motorvoertuigen die niet aan de gestelde norm voldoen, toegestaan wordt. Dit geldt des te meer voor motorfietsen die niet aan de geluidsnormen voldoen. Er worden toertochten van motoren georganiseerd die volgens deze norm verboden zijn, waar niet regulerend tegen opgetreden wordt en ook niet op wordt gehandhaafd. Denk daarbij aan toertochten die massaal georganiseerd worden over de Vlisterdijk in Vlist, de IJsseldijk, de Lekdijk, door en langs historische stads – en dorpscentra en over de dijken langs het IJsselmeer. Verder kan de vraag gesteld worden waarom luidruchtige motorvoertuigen in of nabij stiltegebieden sowieso zijn toegestaan.

Duidelijk is dat de roep om betere handhaving door de politie aan deze realiteit voorbij gaat. Daarbij zijn twee aspecten te onderscheiden. Het gebruik van de traditionele techniek van het zetten van een verkeersfuij is niet meer van deze tijd. Binnen het kwartier heeft de doelgroep elkaar geïnformeerd middels een groepsapp of wordt de maatregel op die schaal overtreden dat handhaving risico's meebrengt voor de handhaver. Mogelijk niet de juiste houding, wel begrijpelijk. Technisch gezien zijn er betere mogelijkheden tot handhaving. Het tweede aspect is het kostenaspect van de handhaving. Over deze twee aspecten het volgende.

#### Slimme handhavingstechnieken:

- In verschillende landen en steden wordt geëxperimenteerd met de toepassing van akoestische flitspalen. Binnen de G4 is Rotterdam het verst gevorderd met het bezien van de mogelijkheden daartoe. De NEFOM zou graag zien dat de toepassing van deze techniek landelijk ingezet kan worden bij (ernstige) hinderlocaties.
- Er zijn een legio aan apps in de markt die op eenvoudige wijze geluidsniveaus kunnen meten. Het gebruiksgemak biedt een enorme verbetering ten opzichte van de traditionele techniek van de statische meting. Het gebruik van handhavingsapps door de politie en handhavers vereist een juridisch kader voor toepassing.
- Vastgesteld werd dat het vaststellen van een geluidsovertreding door te politie middels de statische meting aan de weg problematisch is en in de praktijk weinig of niet toegepast wordt. Een goed alternatief echter is de subjectieve waarneming, waar bij wet is toegestaan dat de politie zonder meting constateert of er een niet toegestane aanpassing aan het voertuig gedaan is gedaan die overlast veroorzaakt. Op basis van de waarneming kan een Wachten op Kuring (WOK) melding gedaan worden bij de RDW en/of boete uitgedeeld.
- Gemeentelijke samenwerking en communicatie om gecontroleerd en systematisch de geluidsoverlast van motorvoertuigen aan te pakken. Dit vergt mede de inzet van BOA's bij de handhaving.

#### Kostenaspect:

Toepassingen als de akoestische flitspalen en andere handhavingstechnieken vergen investeringen door lokale overheden en waterschappen. De grote gemeenten kunnen hiervoor bij voldoende prioriteit fondsen voor vrijmaken uit eigen middelen. Voor kleinere gemeenten en waterschappen ontbreken daartoe de middelen. Gemeenten geven aan dat het in de huidige omstandigheden het al moeilijk is zo niet onmogelijk om de begroting sluitend te krijgen.

In een brandbrief van 17 juni 2020 van 65 plattelandsgemeenten aan minister Hoekstra van Financiën wordt aangegeven dat er grote financiële tekorten zijn ontstaan. Het werd gevolgd door het bezoek van tientallen wethouders van Financiën van deze gemeenten aan minister Ollongren op de laatste dag voor het zomerreces om de eisen kracht bij te zetten. Wethouder Olthof van de gemeente Olst-Wijhe, sprong als symbolisch gebaar in het water, waarmee hij uitbeelde dat de gemeente het water letterlijk aan de lippen staat. Daarnaast is er een artikel in het Financieel Dagblad van Maandag 13 juli 2020, waarin aangegeven staat dat financieel bij veel gemeenten het water aan de lippen staat.

Het betekent dat er bij veel gemeenten geen financiële ruimte is om aanschaf van akoestische flitspalen of andere 'slimme handhavingstechnieken' te overwegen om de politie bij handhaving van de regels te ontlasten. Hetzelfde geldt voor het aanstellen van extra BOA's, die de taak van de politie in deze overnemen, onder de voorwaarde dat deze bevoegd zijn overtredingen door motorvoertuigen te bekeuren. Het vereist de verlening van passende opsporingsbevoegdheid door de minister van Justitie o.g.v. art. 142 Wetboek van Strafvordering. De conclusie is dan ook dat investeringen in handhaving alleen mogelijk zijn als de opbrengst van de boete in de gemeentekas vloeit, zoals bij overtreding op gemeentelijke parkeerterreinen reeds het geval is. Extra investeringen in handhaving zijn anders onder de huidige voorwaarden niet te verwachten.