



De NEFOM visie op handhaving geluidsoverlast motorvoertuigen

Mede door de Corona pandemie zijn bewoners zich meer bewust geworden van de hinder en overlast die bepaalde categorieën weggebruikers veroorzaken. In de beleving van burgers was er een groot contrast tussen het weekend voor Pasen waarbij met krantenberichten en journaalbeelden duidelijk gemaakt werd welke gevolgen bepaald weggedrag had voor de kwaliteit van de woon – en leefomgeving. Het paasweekend zelf gaf op veel plaatsen een weldadige rust met wegafsluitingen en beperkingen waardoor meer ruimte ontstond voor wandelen, fietsen, buiten zijn of rustig op het balkon of in de tuin zitten.

In een rapport uit 2018 geeft het RIVM een gedetailleerd overzicht van de effecten van geluidsoverlast op de volksgezondheid. Aangegeven wordt dat bijna 1 miljoen inwoners in meer of mindere mate hinder ondervinden van verkeerslawaai. Deze conclusie wordt bevestigd in een recente aanbiedingsbrief aan de voorzitter van de Tweede Kamer (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020). 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.

De Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen (NEFOM).

Vanuit bezorgdheid over de toenemende hinder en schade door geluidsoverlast is op 3 juli jl. door 14 bewonersgroepen de Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen (NEFOM) opgericht. Inmiddels bestaat de NEFOM uit 28 groepen in 8 provincies en de verwachting is dat het aantal aangesloten groepen aantal aangesloten groepen de komende tijd nog verder zal toenemen.

Hoofddoel van de NEFOM 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. 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 de vertegenwoordiging van de G4 op het gebied van geluidsoverlast, heeft de NEFOM een aantal actiepunten geformuleerd. Samengevat komen deze punten op het volgende neer:

De NEFOM actiepunten:

1. Verlaging van de geluidsnorm voor motorfietsen en andere voertuigen in de L-categorie naar een maatschappelijk aanvaardbare norm: Dit om gelijkheid in normering aan te brengen ten opzichte van personenauto's en vrachtverkeer.

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. 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 sluitend gemaakt wordt. Denk daarbij aan personenauto's met aangepaste uitlaatsystemen, motorboten en waterscooters.

3. Wettelijke mogelijkheid voor de gemeente om een maximum-eis voor woongebieden 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. Realisatie kan middels een norm of streefwaarde in de Omgevingswet of Omgevingsplan. Een specifieke norm van 40 dB(A) is daarbij van toepassing voor stiltegebieden.

4. Wettelijke mogelijkheid voor de gemeente 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, eventueel beperkt tot bepaalde tijden en met specifieke aandacht voor stads – en dorpskernen, landschappelijk waardevolle gebieden en stilte gebieden, met handhaving van de norm van 40 decibel voor stiltegebieden.

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.

De verwachting is dat met een meer strikte en eenduidiger geluidsnormering en wetgeving het voor lokale overheden en waterschappen mogelijk wordt om meer effectief op te treden tegen geluidsoverlast door motorvoertuigen. Voorwaarde is dat er voldoende mogelijkheden zijn voor lokale overheden, waterschappen en de politie om te kunnen handhaven. Het is juist op dit gebied dat er signalen uit de samenleving komen die aangeven dat mogelijkheden tot handhaving beperkt zijn en te kort schieten. In het onderstaande gaan wij hier verder op in.

Handhaving op geluidsoverlast motorvoertuigen.

Ervaringen:

Dat lokale overheden worstelen met de problematiek van handhaven wordt geïllustreerd met de onderstaande voorbeelden. Het betreft slechts een selectie. Duidelijk is dat op basis van de response die de NEFOM krijgt van aangesloten leden, het probleem van handhaving voor zeer veel 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 door een gebrek aan personeel niet in staat is te handhaven op een gewenst niveau. Daar komt bij 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 NHNieuws 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. Vooropgesteld dient te worden dat een gebrek aan personeel bij de politie nooit een argument mag zijn om niet te

handhaven op geluidsoverlast door motorvoertuigen. Daar is de schade en de hinder in de samenleving te groot voor. Wel is het zaak de verschillende alternatieve mogelijkheden tot handhaving te bezien. Technisch gezien zijn er betere mogelijkheden tot handhaving. Wij bespreken de verschillende opties tot verbeterde handhaving hieronder, gevolgd door een inschatting van de financiële haalbaarheid van genoemde opties.

Drie opties voor betere handhaving:

a. Forse uitbreiding van de politie.

De meest voor de hand liggende en vaakst genoemde oplossing is dat het volume van het politiekorps fors wordt uitgebreid, zodat de bestaande mogelijkheden voor het vaststellen van overtredingen op het terrein van het maximaal toegestane geluidsvolume en het gebruik van niet-toegestane onderdelen van motorvoertuigen worden benut en ter plekke bekeuringen worden opgelegd.

b. Slimme handhavingstechnieken.

Het gebruik door de politie 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. Gewezen kan worden op de volgende mogelijkheden:

- ✓ 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 is gedaan die overlast veroorzaakt. Op basis van de waarneming kan een Wachten op Keuring (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. Het vergt mede de inzet van BOA's bij de handhaving en bestaat uit korte onaangekondigde prikacties op diverse plaatsen en momenten. Met afstemming met andere gemeenten en regio's wordt de handhaafst verdeeld en de pakkans vergroot. Samen met controle op wijkniveau door politie en BOA's op overlastgevers, maakt het eigenaren bewust van het risico aanpassingen aan het voertuig te maken en gaat er een preventieve werking van uit. De verwachting is dat het communiceren van een verscherpte handhaving en het melden van de resultaten daarvan aan de pers, motorverenigingen en lobbygroepen draagt als zodanig al bij aan de inperking van de overlast.

c. Uitbreiding van het aantal gemeentelijke BOA's

Voorts bestaat de mogelijkheid dat de gemeenten het aantal BOA's fors uitbreidt om de handhavingstaak van de politie op dit terrein grotendeels over te nemen.

Kostenaspecten bij deze opties

ad a. Forse uitbreiding van de politie

Als de eerste oplossing om financiële of andere redenen niet realiseerbaar is, dan komen we automatisch op de tweede optie.

ad b. Slimme handhavingstechnieken

Toepassingen als de akoestische flitspalen en andere handhavingstechnieken vergen investeringen door lokale overheden en waterschappen. De grote gemeenten kunnen hiervoor bij voldoende prioriteit fondsen vrij maken 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. De verzonden brief 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 Financieele 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.

De oplossing via plaatsing van akoestische flitspalen op alle hinderlocaties is dus alleen mogelijk, als het ministerie van Justitie en Veiligheid dan wel het Rijk de kosten van aanschaf volledig voor zijn rekening neemt. Daar staat tegenover dat de opgelegde bekeuringen een belangrijk deel van de aanschafkosten zullen dekken. De opbrengst van de bekeuringen vloeit immers in 's Rijks schatkist.

ad c. Uitbreiding van het aantal gemeentelijke BOA's

Op zichzelf is dit een aantrekkelijke oplossing. Immers, een gemeente kan zelf beoordelen, in welke mate uitbreiding van het aantal BOA's gewenst is om de taak van de politie in deze over te nemen.

Aan deze oplossing kleven geen kostenaspecten voor het Rijk dan wel het ministerie van Justitie en Veiligheid. De kosten van aanstelling van gemeentelijke BOA's komen immers voor rekening van de desbetreffende gemeente.

Niettemin is deze oplossing, gezien de beperkte financiële mogelijkheden van de meeste gemeenten slechts haalbaar, als aan twee voorwaarden wordt voldaan, te weten:

- verlening van passende opsporingsbevoegdheid door de minister van Justitie o.g.v. art. 142 Wetboek van Strafvordering
- opbrengst van de boete dient in de gemeentekas te vloeien, zoals bij overtreding op gemeentelijke parkeerterreinen reeds het geval is

Als aan deze twee voorwaarden wordt voldaan, blijven de kosten voor de gemeenten beperkt en zullen de opbrengsten van de bekeuringen de kosten van aanstelling van de extra gemeentelijke BOA's grotendeels dekken.

Conclusie

Afsluitend wil de NEFOM aangeven dat er voldoende mogelijkheden zijn om de geluidsoverlast van motorvoertuigen op een effectieve en kostenbesparende wijze aan te pakken mits daar de politieke bereidheid toe bestaat. Het vereist een juridisch – en bestuurlijk kader waarbinnen lokale overheden en waterschappen de mogelijkheden geboden wordt om hinderlocaties vast te stellen en brongericht beleid op geluidsoverlast te ontwikkelen.

Aangegeven werd dat indien de mogelijkheden en middelen ontbreken om handhaving door te politie op het gewenste niveau te realiseren middels uitbreiding van de politiemacht, het uitvoeren van veelvuldige verkeerscontroles en toewijzing van een hogere prioriteit aan de handhaving op geluidsoverlast door motorvoertuigen, er een aantal alternatieven beschikbaar zijn. Het betreft de installatie van akoestische flitspalen, het gebruik van geluidsapps, de toepassing van de subjectieve waarneming met de eventuele

WOK melding en een verbeterde samenwerking en communicatie tussen gemeenten en regio's op het gebied van geluidsoverlast motorvoertuigen. Veel van deze taken hoeven niet noodzakelijkerwijs gedaan te worden door de extra inzet van politie, maar kan ook uitgevoerd worden door BOA's mits daartoe bevoegd. Aangezien BOA's die uit de gemeentekas betaald worden is het van belang dat de opbrengst van de bekeuringen ten goede komen aan de gemeentekas.

De NEFOM is van mening dat het voorgestelde beleid bijdraagt aan het rechtvaardigheidsgevoel van burgers waarbij overlastgevers aangesproken worden op en verantwoordelijk zijn 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.