



NEFOM – visie op het meten van geluidsoverlast Motorvoertuigen

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 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. Aanpak geluidsoverlast motorvoertuigen

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, heeft de NEFOM een aantal actiepunten geformuleerd. Voor een verdere uitwerking en toelichting kan contact opgenomen worden met de NEFOM via de website. Samengevat komen deze punten op het volgende neer:

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 geluidsemissie 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 geluidtest 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 geluidtest 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.

Het invoeren van deze maatregel voor motorfietsen en andere L-categorie voertuigen is effectief als het samengaat met de invoering van een **APK met geluidtest en 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.

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, tenminste op gevoelige 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.

3. Maatschappelijk draagvlak voor maatregelen.

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.

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.

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”.

Daarnaast wordt gesteld: “Het Nederlandse geluidbeleid heeft als doel schadelijke gezondheidseffecten te voorkomen door preventie en sanering. Toch hebben mensen ernstige hinder 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)”.

De conclusie 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 waarin 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.

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 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 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.

Tegen deze achtergrond wil de NEFOM haar visie presenteren betreffende een aantal verbeterpunten in de concept Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet. Het betreft de bepaling van de geluidbrongegevens, de berekening van de geluidproductie over het kalenderjaar en de vaststelling van hinder middels de gemiddelde geluidemissie over een periode van een jaar op het wegennet. Zonder aanpassing van de wijze waarop geluidsoverlast gemeten wordt zijn de mogelijkheden tot een effectieve aanpak van geluidsoverlast motorvoertuigen beperkt. Als NEFOM achten wij dit belangrijk omdat de Omgevingswet de komende jaren een centrale rol gaat spelen bij het bepalen van de kwaliteit van de woon – en leefomgeving.

4. Het meten van het omgevingslawaai volgens het concept Aanvullingsregeling geluid.

Op 1 januari 2022 wordt de Omgevingswet ingevoerd. Daartoe behoort het Aanvullingsbesluit geluid. De wet is gebaseerd op de EU richtlijn Omgevingslawaai (END)¹. Aangegeven wordt dat de richtlijn Omgevingslawaai helpt geluidsniveaus binnen de EU vast te stellen en de nodige maatregelen te nemen om die geluidsniveaus terug te brengen naar een acceptabel niveau. De richtlijn geeft een kader aan waarbinnen de lidstaten beleid moeten formuleren. Het is aan de lidstaten om dusdanige maatregelen te treffen tegen geluidshinder dat aan de richtlijnen wordt voldaan. De END stelt dat de Europese Commissie elke 5 jaar een evaluatie uitvoert om te bepalen in hoeverre lidstaten doelstellingen om het omgevingslawaai terug te dringen bereikt hebben.

De methodiek van de END is de samenstelling van geluidskaarten met onderscheid naar de verschillende

¹ ENvironmental Noise Directive (END)

geluidsbronnen en de opstelling van Actieplannen Geluid. De END is voor Nederland opgenomen in de Wet milieubeheer met als doelstelling de vermindering van ernstige geluidshinder. Het verplicht agglomeraties van gemeenten en steden met meer dan 100.000 inwoners om elke vijf jaar een Actieplan Geluid op te stellen. Binnen de G4 vindt momenteel overleg plaats over hoe de geluidsoverlast effectief aangepakt kan worden. Het Actieplan Geluid 2020-2023 voor Amsterdam (2020) geeft een goed voorbeeld van de voorgenomen aanpak.

Met de komst van de Omgevingswet wordt de reikwijdte van de END vergroot. De Nota van toelichting Aanvullingsbesluit geluid (2019) omschrijft het juridische kader als volgt:

“Met de komst van de Omgevingswet wordt het omgevingsrecht opnieuw vormgegeven. Een groot aantal wetten op het terrein van het omgevingsrecht zal geheel of (soms vooralsnog) gedeeltelijk in het stelsel van de Omgevingswet worden geïncorporeerd. Naast meer omvattende wetten als de Wet milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening behoren hiertoe ook specifieke wetten, waaronder de Wet geluidshinder. De Aanvullingswet geluid Omgevingswet voorziet erin dat de onderwerpen die tot dusverre zijn geregeld in hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en de Wet geluidshinder, een plaats krijgen in het stelsel van de Omgevingswet”.

De belangrijkste wijziging in vergelijking met bestaande wetgeving om omgevingslawaai te beheersen is de uitbreiding naar bestaande situaties. In de Nota wordt aangegeven dat “de monitoring en beheersing van geluid van bestaande wegen van gemeenten, waterschappen en provincies en lokale spoorwegen nieuw is: onder de Wet geluidshinder wordt alleen getoetst aan geluidnormen op het moment dat er wat verandert aan een weg of spoorweg, of er een gebouw bij komt. Daardoor heeft het geluid de afgelopen jaren kunnen toenemen door de groei van het verkeer (dit staat bekend als het ‘handhavingsgat’)

De ontwerptekst van het Aanvullingsbesluit geluid geeft aan dat onder de Wet milieubeheer al de verplichting bestond voor rijkswegen en hoofdspoorwegen om de geluidbrongegevens aan te leveren in het geluidregister. Deze brongegevens zijn de basis voor de geldende geluidproductieplafonds en bevatten onder andere de ligging van de infrastructuur, verkeersgegevens, gegevens over het type wegdek, de plafondcorrectiewaarde en gegevens over afscherpende objecten. De brongegevens zijn dan de basis van de beschrijving van de geluidbron. De verplichting tot het aanleveren van geluidbrongegevens wordt met de invoering van het besluit uitgebreid. De Aanvullingsregeling geluid beschrijft wat de geluidbrongegevens zijn voor rijkswegen en provinciale wegen waarvoor een geluidproductieplafond als omgevingswaarde is vastgesteld; provinciale wegen; en voor gemeentewegen en waterschapswegen.

De geluidbrongegevens worden verkregen door fysieke factoren als het aantal motorvoertuigen per categorie motorvoertuigen dat gebruik maakt van de weg en dat jaarlijks per uur en gemiddeld per etmaalperiode passeert; de voor het wegvak representatief te achten gemiddelde snelheid per categorie motorvoertuigen en het type wegdek.

De resulterende geschatte geluidproductie wordt bepaald over een kalenderjaar en bepaald de basisgeluidemissie van gemeentewegen en waterschapswegen. In het concept Aanvullingsregeling geluid wordt aangegeven dat bij het schatten van het verschil tussen de geluidemissie en de basisgeluidemissie, de gemiddelde geluidemissie geacht wordt niet hoger te zijn dan de basisgeluidemissie vermeerderd met 1,5 dB, als onderbouwd wordt dat het verkeer in het kalenderjaar per categorie voertuigen met minder dan 40% is toegenomen ten opzichte van de basisgeluidemissie bij omstandigheden die voor de geluidemissie gelijkwaardig of beter zijn, waarbij in elk geval de wegverharding, samenstelling van het verkeer en maximumsnelheid worden meegenomen. Het is een omslachtige manier om aan te geven dat er een zeer ruime marge is bij de vaststelling of de geluidsoverlast van een weg is toegenomen in vergelijking met het basisjaar.

Aangegeven wordt dat als er geen ruimtelijke ontwikkelingen, veranderingen aan de infrastructuur of veranderingen in verkeersstromen hebben plaatsgevonden, in plaats van een onderbouwing een kwalitatieve beschrijving gegeven kan worden.

Van belang is dat de conceptversie van de Aanvullingsregeling geluid weinig tot geen rekening houdt met specifieke categorieën van geluidsoverlast bij het wegverkeer. De enige uitzondering is als er gesteld wordt dat, in gevallen waar voertuigtypen als bromfietsen een relevante bijdrage leveren aan het equivalent geluidsniveau, nader onderzoek nodig kan zijn. In dergelijke gevallen is een beschrijving en verantwoording

van de gekozen methode nodig.

5. De NEFOM visie op het meten van geluidsoverlast motorvoertuigen.

In het berekenen van de geluidbrongegevens en de bepaling daarvan voor provinciale -, gemeentelijke - en waterschapswegen, wordt een rekenmethodiek van de gemiddelde geluidemissie in een kalenderjaar toegepast. Aangegeven wordt dat daarbij voor de bepaling van de geluidproductieplafonds gebruik gemaakt wordt van brongegevens waarbij aspecten als ligging van de infrastructuur, verkeersgegevens, gegevens over het type wegdek, de plafondcorrectiewaarde en gegevens over afscherpende objecten meegenomen worden. Piekbelasting wordt meegewogen en verdisconteerd in de gemiddelde geluidemissie over het kalenderjaar maar als zodanig niet gecategoriseerd.

Bij deze berekeningswijze wil de NEFOM de volgende kanttekeningen plaatsen:

- Vooropgesteld moet worden dat het toepassen van deze generieke berekeningsmethodiek waardevolle inzichten opgeleverd heeft. Het heeft tot het inzicht geleid zoals aangegeven in het bovengenoemde RIVM rapport (2018) dat bijna 1 miljoen mensen ernstige hinder ondervindt van het wegverkeer.
- Op basis van deze gegevens presenteert het RIVM met de omgevingsatlas.nl een duidelijk en inzichtelijk beeld van de verkeersdruk op het wegennet en overschrijding van de geluidsnormen. Het draagt daarbij mee aan de bewustwording ten aanzien van de geluidshinder veroorzaakt door het verkeer.
- Daar staat tegenover dat beleidsmatig, generieke data betreffende geluidsoverlast leiden tot generiek beleid. Bijlage 2, Impactstudie nieuwe WHO-richtlijn geluid, behorend bij de Brief met bijlagen aan De voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal (2020), geeft aan 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 NEFOM trekt hieruit de conclusie dat terwijl bij het milieubeleid het leidende principe van toepassing is van de vervuiler betaald, hier bij geluidsoverlast geen sprake van is. Met een berekening van gemiddelde geluidsemisatie over een kalenderjaar is het onmogelijk te bepalen welke geluidsbronnen de overlast veroorzaken en is bronbeleid onmogelijk. De data daartoe ontbreken. Ook hier ligt de parallel met het stikstofbeleid 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. In dit kader wil de NEFOM het volgende aan de orde stellen:

- Onderzoek van het TNO (Dittrich, 2018; 2019a; 2019b en 2019c) geeft aan dat voor de bepaling van geluidsoverlast er een onderscheid gemaakt moet worden naar verschillende categorieën weggebruikers. Terwijl personenauto's en vrachtwagens geleidelijk schoner en stiller worden blijft de ontwikkeling van motorfietsen, brommers, snorfietsen, scooters en andere motorvoertuigen vallend onder de L-categorie voertuigen achter. Het gevolg is dat het geluidsvolume van motorfietsen inmiddels vergelijkbaar is met zwaar vrachtverkeer. Tel daarbij op dat de gemiddelde leeftijd van een motorfiets ruim twintig jaar is tegenover tien jaar voor een personenauto. Daarnaast ondergaat volgens TNO schattingen 25 – 33 procent van de motorfietsen aanpassingen waarmee niet langer voldaan wordt aan de maximale geluidsnorm bepaald bij de typegoedkeuring.
- Een verontrustend beeld is 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.
- Voor het voeren van een effectief bronbeleid gericht op aanpak van de geluidshinder stelt TNO (2019c) voor om de hinder en de hindersituatie in Nederland nauwkeuriger en actueler in kaart te brengen, waaronder de locaties, types voertuigen, rijgedrag, omvang van 'off-cycle noise', middels monitoring op hinderlocaties; motorfietsen zouden daarbij apart moeten worden opgenomen in hinderenquêtes. De NEFOM deelt deze visie omdat het de mogelijkheid biedt aan gemeenten, waterschappen en provincies om een gericht bronbeleid te voeren met specifieke maatregelen om stads – en dorpskernen, landschappelijk waardevolle gebieden en stiltegebieden te beschermen tegen geluidshinder.

Bovenstaande conclusie sluit aan bij het rechtsvaardigheidsgevoel van de burger. De overtreder wordt aangepakt.

Een ander aspect is handhaving op de geluidsoverlast van motorvoertuigen. De praktijk leert dat de politie met het huidige arsenaal aan handhavingstechnieken weinig of geen mogelijkheden heeft tot handhaving. Te complex, tijdrovend en duur. Zo doet Peter Rehwinkel, waarnemend burgemeester van de gemeente Bergen, 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. In een artikel in het NHNieuws van 10 juli 2020 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. 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.

Specifieke aandacht verdient de bescherming van stads – en dorpscentra, waardevolle landschapsgebieden en stiltegebieden tegen geluidsoverlast. 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 en over de dijken langs het IJsselmeer. Verder kan de vraag gesteld worden waarom luidruchtige motorvoertuigen in of nabij stiltegebieden zijn toegestaan.

Duidelijk is dat de roep om betere handhaving door de politie aan deze realiteit voorbij gaat. Gemeenten geven aan dat het in de huidige omstandigheden al moeilijk is zo niet onmogelijk om de begroting sluitend te krijgen. Er is een brandbrief van 65 plattelandsgemeenten waarin aangegeven staat dat er grote financiële tekorten zijn ontstaan en het bezoek van tientallen wethouders aan minister Ollongren op de laatste dag voor het zomerreces om hun eisen kracht bij te zetten. Wethouder Olthof van de gemeente Olst-Wijhe, had als symbolisch gebaar een sprong 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. Hetzelfde geldt voor de extra BOA's, die de taak van de politie in deze overnemen. Het vereist tevens dat BOA's bevoegd moeten zijn overtredingen door motorfietsen te bekeuren. Deze investeringen zijn alleen mogelijk 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 daarom onder de huidige voorwaarden niet te verwachten.

Het voordeel van specifieke maatregelen gericht tegen hinderoverlast van motorvoertuigen is dat zij kostenbesparend zijn en meer effectief dan traditionele methoden van handhaving. Een beter inzicht in hinderlocaties en aard van overtreding van de geluidsnormen maakt nieuwe slimme technieken van handhaving mogelijk. Gedacht kan worden aan akoestische flitspalen en geluidsapps die eenvoudige controles toelaten en ook door BOA's en andere handhavers gebruikt kunnen worden zonder verdere specifieke voorbereiding en opleiding. De G4 voert momenteel onderzoek uit naar de mogelijkheden van het gebruik van deze 'slimme technieken'. Voor invoering daarvan is het daarbij wel noodzakelijk dat lokale overheden naast investeringen eveneens de mogelijkheid krijgen om boetes te innen. Dit maakt slimme handhaving financieel haalbaar.

Afsluitend wil de NEFOM aangeven dat de aanpak van (ernstige) geluidsovertreders op basis van datasets die onderscheid maken naar hindersituatie en de oorzaken van de hinder de voorkeur heeft boven een generiek beleid dat gericht is op kostbare en tijdrovende sanerings maatregelen. Het draagt bij aan het rechtvaardigheidsgevoel van burgers dat 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 uitlaatmissies 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, Praktijkmissies 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.
- ✓ Gemeente Amsterdam, 2020, Actieplan Geluid 2020-2023: Ontwerp, Februari 20
- ✓ 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 en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijks relaties, 2020, Consultatieversie Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet, publicatiedatum 08-06-2020.
- ✓ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 2020, RIVM rapport – motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018), aangeboden aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, 5 juni 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.