Bestrijding Motorenoverlast Deventer

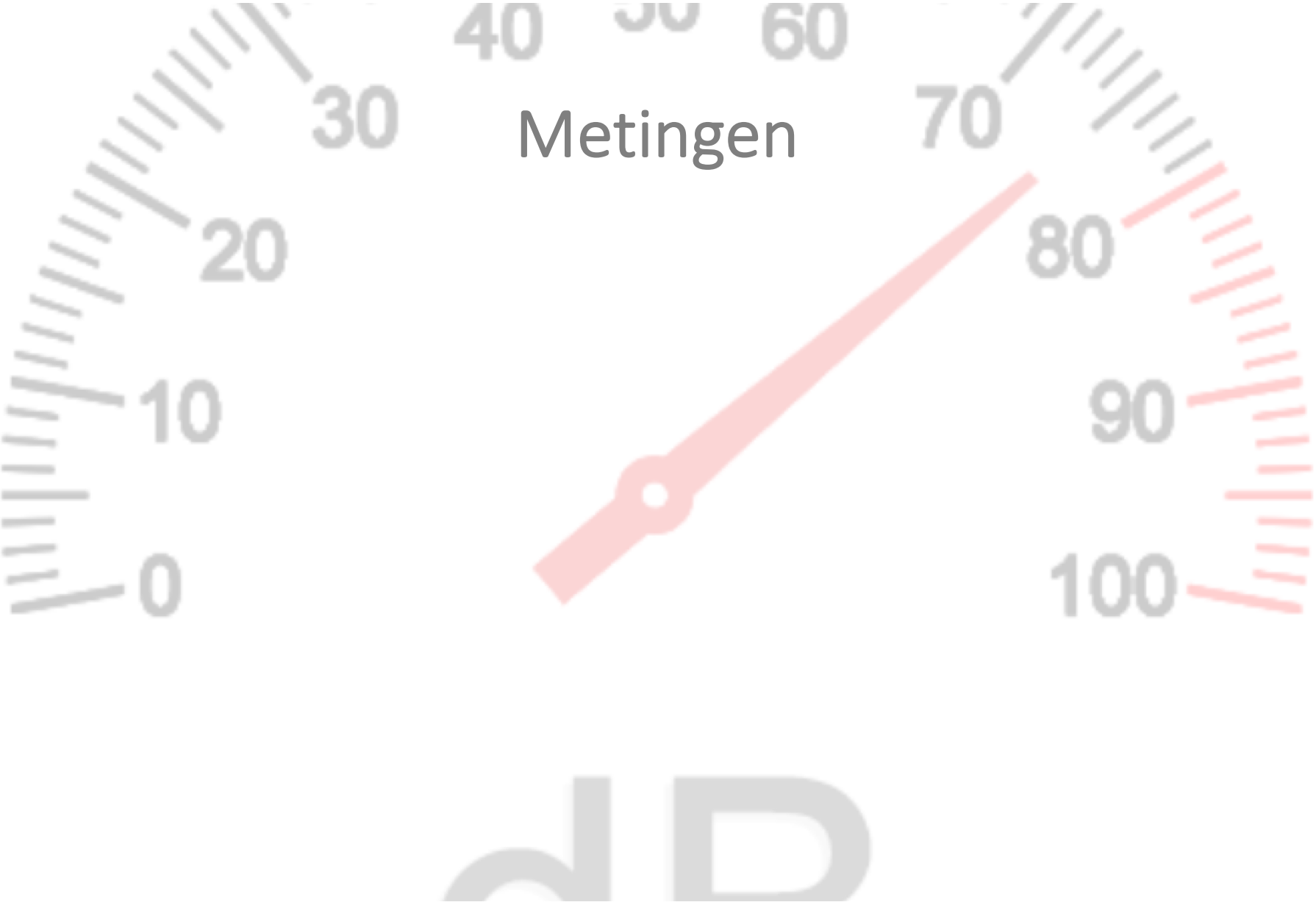
Acties andere colleges + B&W

- Parool 10 mei 2020: Peter Rehwinkel (PvdA) wil strengere handhaving en een geluids-APK

- Den Haag FM102 9 juni 2020: D66 en CU/SGP willen decibelmeters tegen overlast racende auto’s en ronkende motoren
-
- TV Valkenburg 9 juni 2020: PGP, CDA en VSP nemen motie aan om de overlast van het verkeer in het Heuvelland terug te dringen
- Motornieuws 29 mei 2020: deelstaatregering Tirol in Oostenrijk heeft aantal wegen afgesloten voor "bijzonder luide motorfietsen"

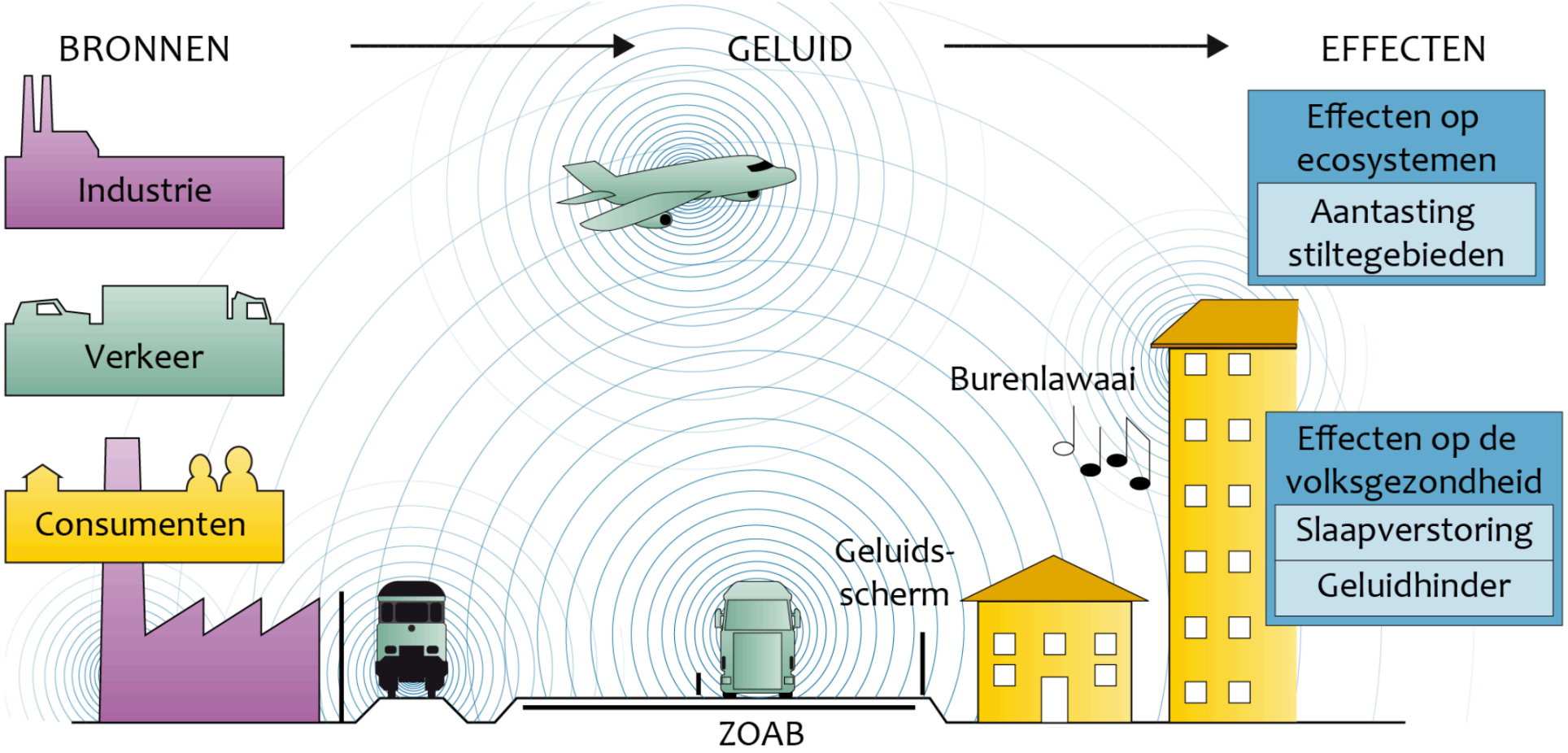
- ST1100–1300.EU 4 september 2019: Eifel gaat de strijd aan tegen geluidsoverlast door motoren
- RTV West 11 augustus 2019: politie, gemeente Krimpenerwaard en de belangenvereniging voor motorrijders om de tafel om te kijken wat de campagne tegen geluidsoverlast heeft opgeleverd
- 26 mei 2020 Motie Krimpenerwaard
- 30 juni 2020 Vragen aan de 2e Kamer
- 3 juli 2020 Oprichting NEFOM, Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen

Metingen



Milieuthema geluid

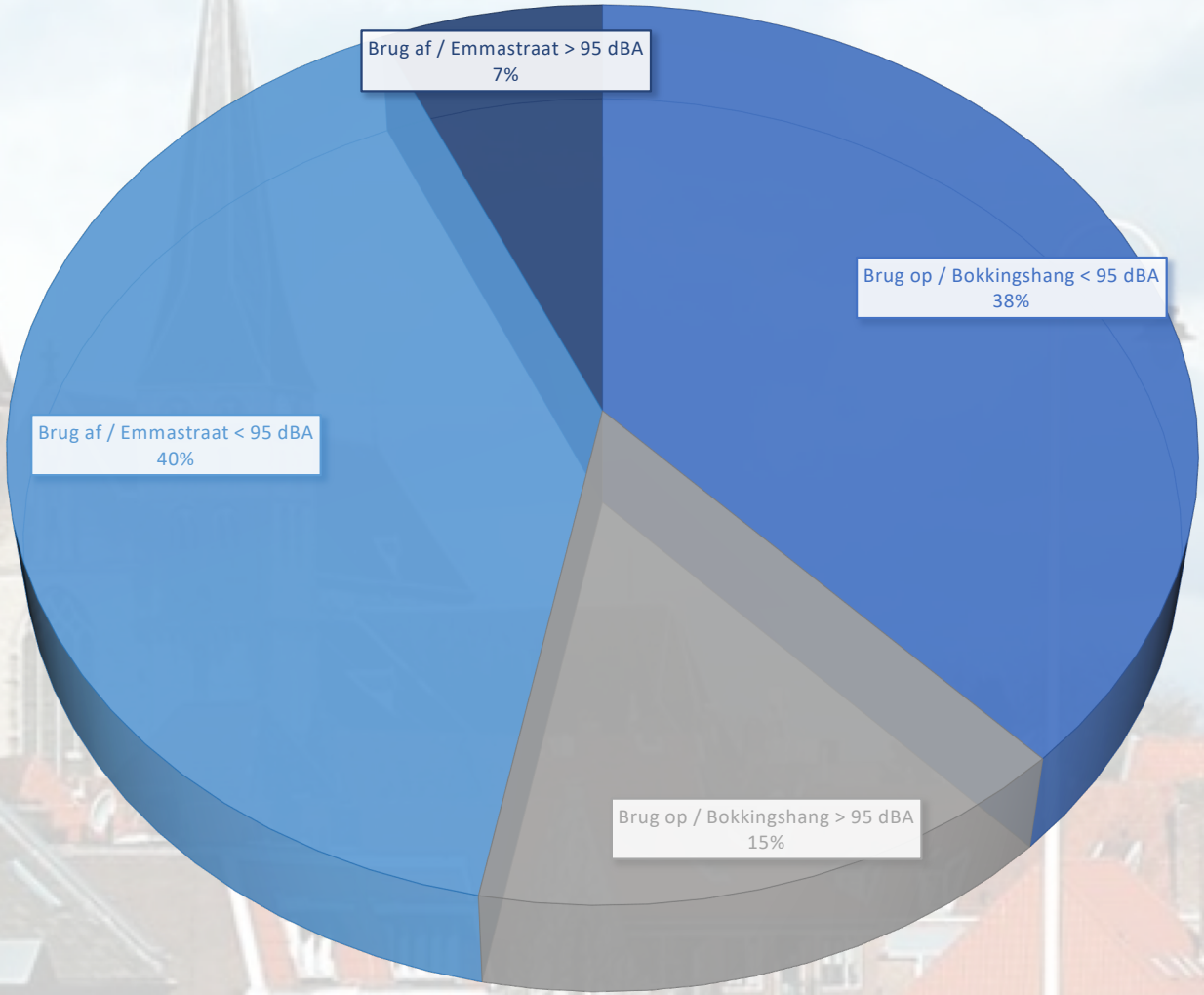
Rijksoverheid / RIVM: langdurige blootstelling aan geluid kan tot uiteenlopende effecten op welzijn en gezondheid leiden. Hinder en slaapverstoring zijn de meest voorkomende effecten van geluid.



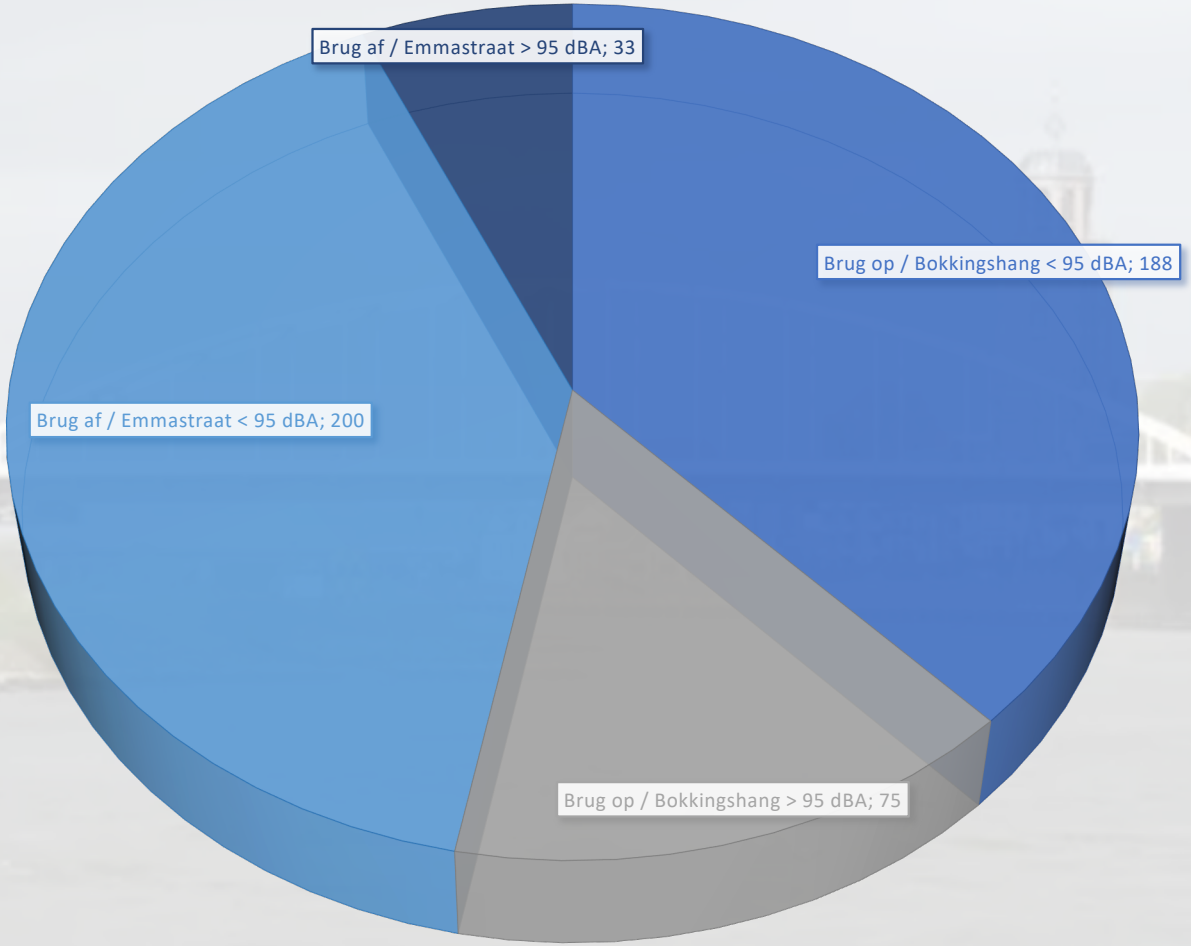
Bron: Planbureau voor de Leefomgeving.

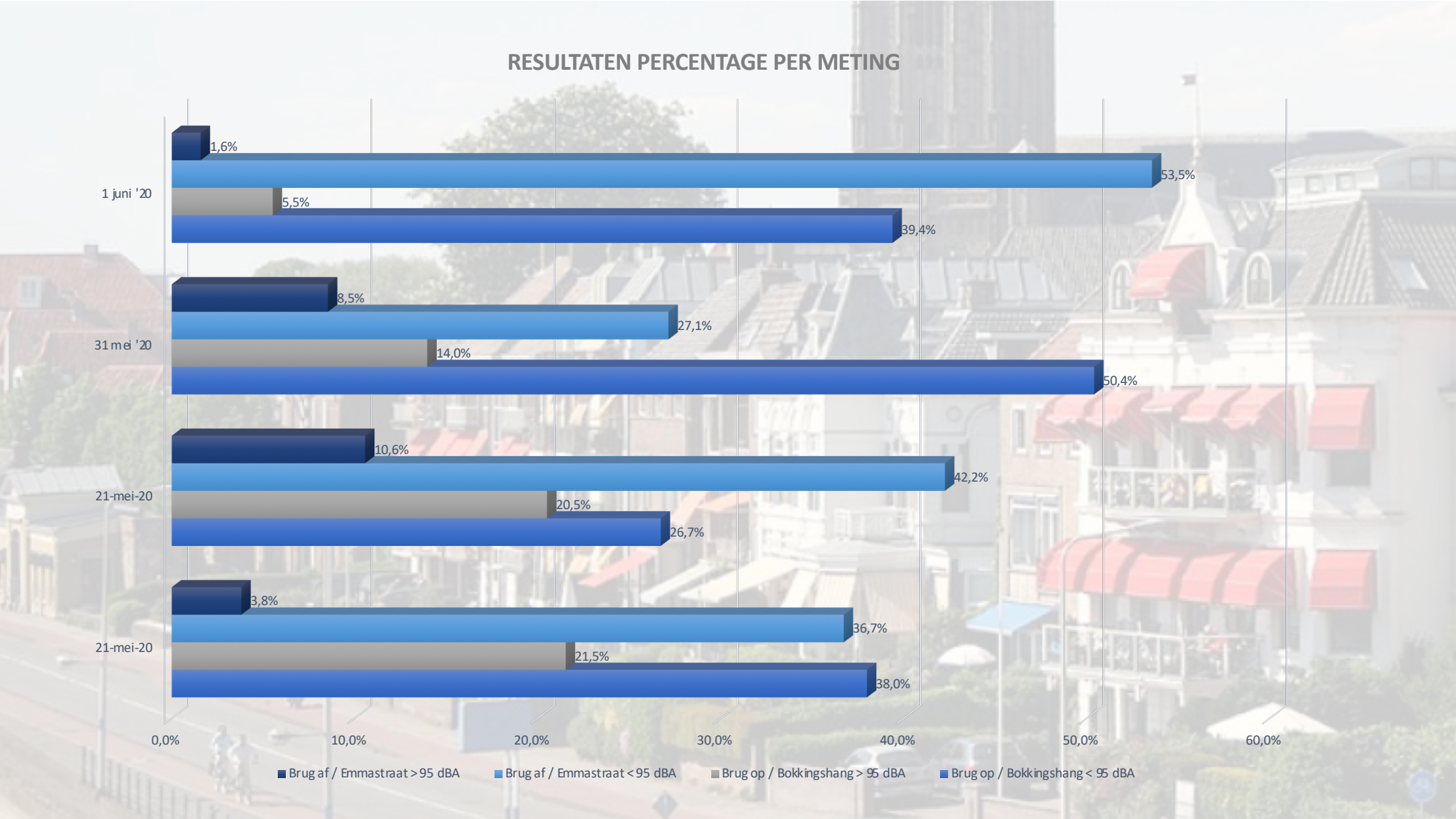
PBL/okt08/0285
www.compendiumvoordeleefomgeving.nl

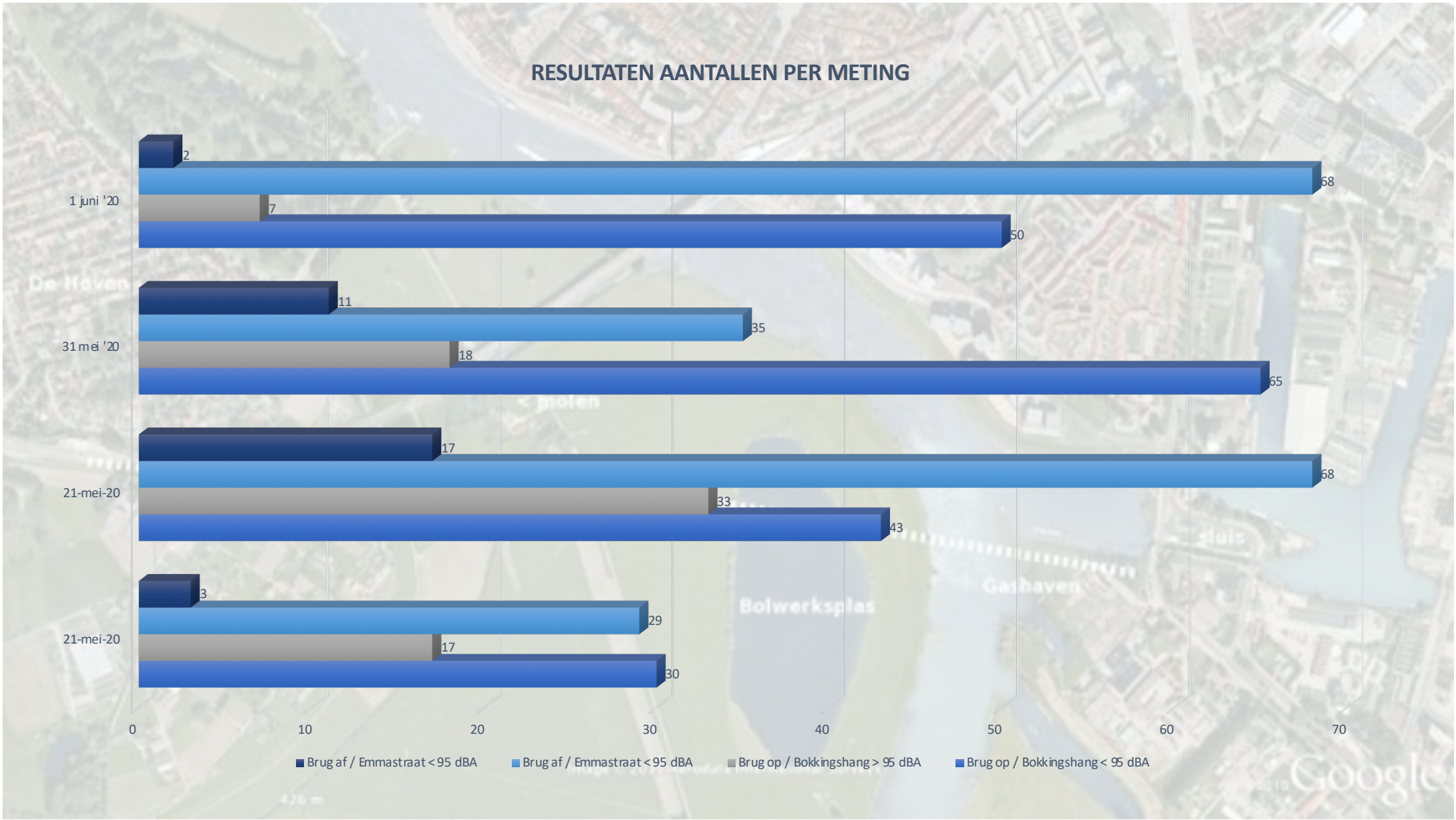
RESULTATEN PERCENTAGE GELUIDSMETING BRUG N344 / BOKKINGSHANG / EMMASTRAAT



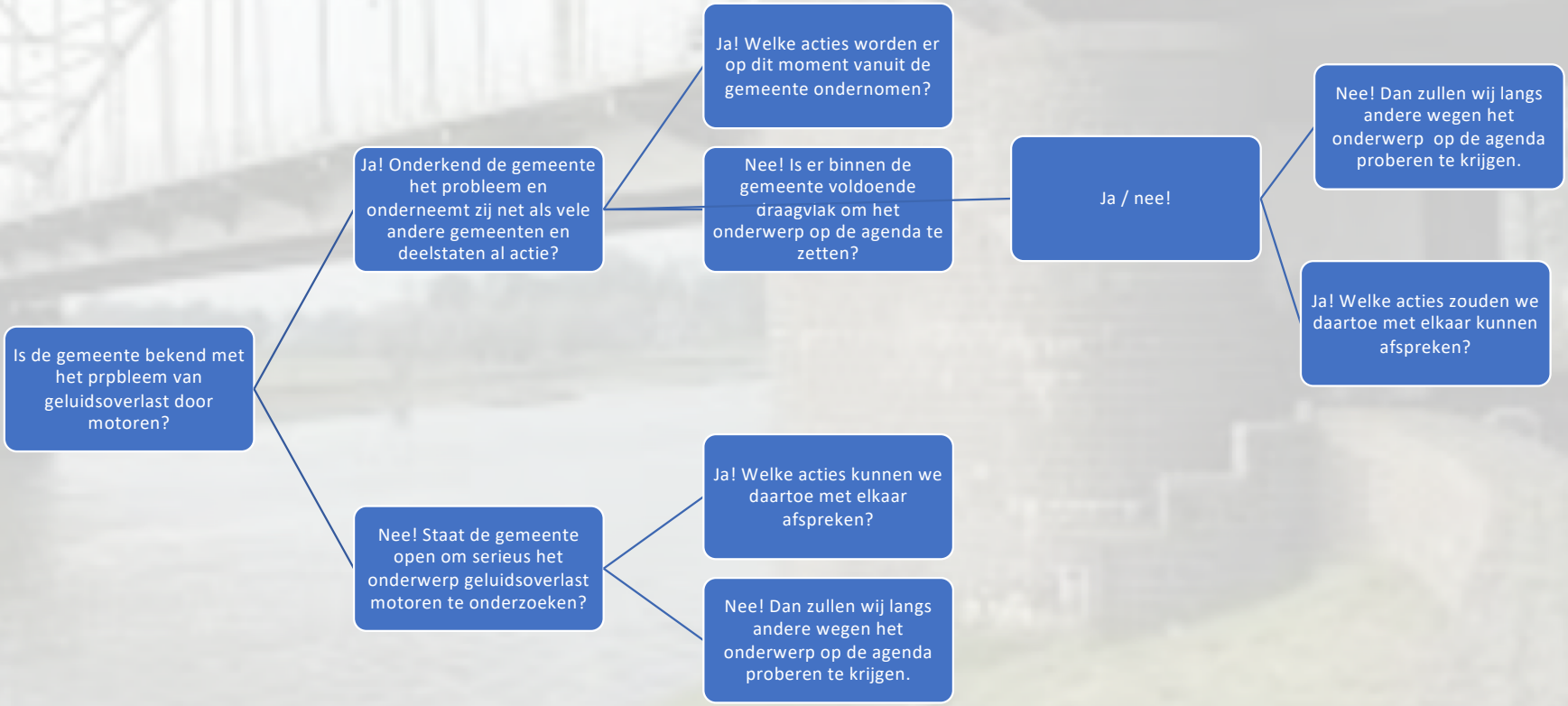
RESULTATEN AANTALLEN GELUIDSMETING BRUG N344 / BOKKINGSHANG / EMMASTRAAT




RESULTATEN PERCENTAGE PER METING
1 juni '20
31 mei '20
21-mei-20
21-mei-20
1,6%
53,5%
5,5%
39,4%
8,5%
27,1%
14,0%
50,4%
10,6%
42,2%
20,5%
26,7%
3,8%
36,7%
21,5%
38,0%
0,0%
10,0%
20,0%
30,0%
40,0%
50,0%
60,0%
Brug af / Emmastraat > 95 dBA
Brug af / Emmastraat < 95 dBA
Brug op / Bokkingshang > 95 dBA
Brug op / Bokkingshang < 95 dBA


RESULTATEN AANTALLEN PER METING
1 juni '20
31 mei '20
21-mei-20
21-mei-20
2
68
7
50
11
35
18
65
17
68
33
43
3
29
17
30
0
10
20
30
40
50
60
70
Brug af / Emmastraat < 95 dBA
Brug af / Emmastraat < 95 dBA
Brug op / Bokkingshang > 95 dBA
Brug op / Bokkingshang < 95 dBA

Vragen


Is de gemeente bekend met het prpbleem van geluidsoverlast door motoren?
Ja! Onderkend de gemeente het probleem en onderneemt zij net als vele andere gemeenten en deelstaten al actie?
Ja! Welke acties worden er op dit moment vanuit de gemeente ondernomen?
Nee! Is er binnen de gemeente voldoende draagvlak om het onderwerp op de agenda te zetten?
Ja / nee!
Nee! Dan zullen wij langs andere wegen het onderwerp op de agenda proberen te krijgen.
Ja! Welke acties zouden we daartoe met elkaar kunnen afspreken?
Nee! Staat de gemeente open om serieus het onderwerp geluidsoverlast motoren te onderzoeken?
Ja! Welke acties kunnen we daartoe met elkaar afspreken?
Nee! Dan zullen wij langs andere wegen het onderwerp op de agenda proberen te krijgen.

TNO rapport

Geluid van gemotoriseerde tweewielers: handelingsperspectieven

Gemotoriseerde tweewielers zijn nog steeds een belangrijke bron van geluidhinder. De Europese voertuiglimieten voor geluid worden herzien, daarom is nu van belang de opties voor aanpak op een rij te zetten. In dit artikel worden de problematiek en handlingsperspectieven belicht.

Door: Michael Dittrich en Pieter van Beek

Over de auteurs:
Michael Dittrich en Pieter van Beek zijn beide senior consultant bij TNO, werkzaam op het gebied van verkeers- en machinegeluid, technologie en regelgeving.

1 INLEIDING

Bromfietsen, scooters en motorfietsen zijn nog altijd een belangrijke bron van geluidhinder. Hoewel minder continu dan het overige wegverkeer, zijn de geluidniveaus naar verhouding hoog en lijkt de hinder niet af te nemen. In 2019/2020 is een herziening van de Europese geluidlimieten voor gemotoriseerde tweewielers te verwachten. In twee verkennende notities voor het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat[1,2] heeft TNO de huidige geluidemissies in de praktijk en de potentiële aanpassing van limieten doorgelicht met het oog op handelingsperspectieven. Hierbij zijn stakeholders van diverse gemeentes, de nationale overheid en belangenorganisaties geraadpleegd. In dit artikel worden de hoofdpunten uit de notities gepresenteerd: de hindersituatie, oorzaken, de huidige aanpak en mogelijke handelingsperspectieven.

2 HINDER EN OMVANG

De hinder van gemotoriseerde tweewielers is welbekend. Vanwege het gebruikspatroon, het geluidniveau en de situaties met de meeste hinder zijn er verschillen tussen bromfietsen, scooters en motorfietsen. Waar bromfietsen vooral in stedelijke omgeving hinder veroorzaken, wordt door motorfietsen ook daarbuiten hinder veroorzaakt, onder andere langs tourroutes, in recreatie-

gebieden, bij kruispunten en rondom woonkernen waar wordt opgetrokken. Quads, trikes, motorfietsen met zijspan en Enduro/crossmotoren die op de openbare weg mogen rijden behoren ook tot deze zogenaamde L-categorie voertuigen in de Europese regelgeving.

De Atlas Leefomgeving[3] laat relatief hoge hinderpercentages zien, tot 10-20%, ten gevolge van bromfietsen en scooters op sommige locaties. Motorfietsen worden daarin niet expliciet vermeld, hoewel in de media en op internet vaak melding wordt gemaakt van overlast. Op lokaal niveau is veel hinder, bijvoorbeeld langs rivierdijken, waar bewoners klagen over ondragelijke geluidniveaus en soms ook petities en rechtszaken worden gevoerd. Op sommige hinderlocaties worden wegen voor motorijders afgesloten, recentelijk nog voor de Lekdijk ('Motorverbod Lekdijk in Lopik blijft in stand' rechterlijke uitspraak 19 januari 2019, www.rechtspraak.nl). Andere probleemlocaties zijn onder andere de Lingewaard, Krimpenerwaard en Zuidplas, Limburgs heuvelland en rond uitgaanscentra. De hinder is in andere EU landen ook hoog zoals blijkt uit mediaberichten in Duitsland en de Alpenlanden, waar veel overlast gemeld wordt, zowel in steden als langs tourroutes (zie o.a.[5]).

Ondanks de hoge piekniveaus van tweewielers is hun impact in termen van jaargemiddelde L_{den} niveaus meestal laag doordat:
- de tijdgemiddelde bijdrage van het overige verkeer bepalend is voor de L_{den};
- de bronniveaus voor motorfietsen en bromfietsen in de rekenmodellen te laag zijn;
- juiste telgegevens voor tweewielers ontbreken.

Bovendien worden tweewielers doorgaans niet meegenomen in verkeersgeluidberekeningen en vallen sommige hinderlocaties buiten de geluidkartering.

Er is een groot verschil tussen de perceptie van omwonenden en die van de motorrijder, die soms wil imponeren en tegelijk tegen gehoorschade beschermd is met helm en oordoppen.

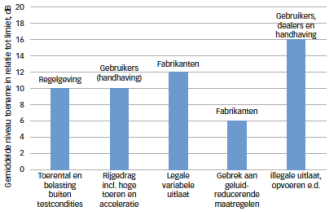
3 OORZAKEN

De relatief hoge geluidhinder heeft meerdere oorzaken. Voor brom- en snorfietsen is er vaak sprake van opvoeren waarmee de rijsnelheid, toerentallen en daarmee het geluidniveau toeneemt. Opvoersets zijn eenvoudig verkrijgbaar in de handel en op internet te bestellen. Deze voertuigen zijn in nieuwe (typekeurings-) conditie meestal niet erg lawaaiig als ze aan de limieten voldoen. Maar eenmaal opgevoerd zijn ze potentieel een grote bron van hinder.

Voor motorfietsen en motorscooters geldt dat het geluidniveau reeds af fabriek al relatief hoog kan zijn in vergelijking met andere voertuigtypes, en onder rijomstandigheden afwijkend van de typekeurtest nog een stuk hoger kan uitpakken. Met name de grotere motoren en racemotoren kunnen bij hoge toerentallen geluidniveaus ver boven de typekeuringslimiet produceren. Dit hangt ook mede af van rijgedrag, voertuigstaat en aanpassingen zoals illegale uitlaat en soms zelfs kleppen in de uitlaat, die via bediening de werking van de uitlaatdemper naar wens teniet doen. Sommige voertuigen, ook de sportievere auto's, hebben ook een sportstand, waarbij hogere geluidniveaus geproduceerd worden.

Het aantal tweewielers in Nederland groeit. In 2017 waren er circa 1,2 miljoen brom- en snorfietsen en circa. 765 duizend motorfietsen (bron: RAI). Onder de motorfietsen is het percentage zware motoren relatief hoog: circa 95% met een cilinderinhoud van meer dan 175 cc. De grootste groep motorrijders bevindt zich in de leeftijdsgroep boven 50 jaar. Veel tweewielers worden niet dagelijks gebruikt en hebben veel lagere kilometrages dan auto's. Het gebruik is naar schatting voor de helft recreatief en voor de helft voor woon-werkverkeer en dienstverlening.

Aangezien niveaus van ruim boven 82 dB(A) L_{Amax} op 7,5 m afstand kunnen voorkomen voor toegelaten motorfietsen, ligt het probleem niet alleen bij illegale uitlaten en rijgedrag. De typekeuringstest is onvoldoende representatief voor de wijze van gebruik in de praktijk en de limieten zijn te hoog. Voeg daaraan toe de eenvoud van aanpassing, verkrijgbaarheid van vervangonderdelen, dB-killers, en sportstandschakelaars, sportonderdelen niet toegestaan voor gebruik op de openbare weg, en gebrek aan controle, dan is duidelijk waarom veel hinder ontstaat. Daarnaast speelt de aard van het geluid een rol, waaronder het fluctuerende niveau, tonaliteit en soms laagfrequent geluid. Last but not least is geluid een belangrijk belevingsaspect voor veel motorrijders en dus ook voor de motormarkt. In figuur 2 staan enkele van deze aspecten indicatief weergegeven in termen van niveauverhoging, met de relevante stakeholders aangegeven.



FIGUUR 2: OORZAKEN VAN DE OVERSCHRIJDING VAN HET TYPEKEURINGSNIVEAU L_{URBAN}-INDICATIEF IN DB, MET RELEVANTE PARTIJEN: HOGE TOERENTALLEN, RIJGEDRAG EN ACCELERATIE, LEGALE VARIABELE UITLATEN, GEBREK AAN GELUIDREDUCERENDE MAATREGELEN, EN ILLEGALE UITLATEN OF GEMANIPULEERDE AANDRIJVING (BRANDSTOFSYSTEEM, TOERENBEGRENZER ETC.). L_{URBAN} IS HET L_{AMAX} NIVEAU VOOR DE TYPEKEURING, EEN GEWOGEN GEMIDDELDE VAN HET NIVEAU BIJ OPTREKKEN L_{WOT} EN HET NIVEAU BIJ CONSTANTE SNELHEID L_{CS}. LIMIETEN GELDEN VOOR LURBAN EN/OF L_{WOT}.

4 HUIDIGE AANPAK

De huidige aanpak kent een beperkt aantal instrumenten: handhaving, toelatingsbeleid, elektrificering en geluidlimieten voor nieuwe voertuigen.

Handhaving op geluid wordt in wisselende mate toegepast, waarbij in de afgelopen jaren wegens het stellen van andere prioriteiten sprake was van een dalende trend. Vraag hierbij is hoeveel handhaving nodig is om doeltreffend te zijn, en of andere instrumenten niet ook effectief kunnen zijn.

Handhaving vindt plaats bij steekproefcontroles of individueel. Daarbij wordt bijvoorbeeld gelet op niet-toegelaten (race-) of defecte uitlaat, opgevoerde of ontgrensde motor en rijgedrag. In principe kan al bij vermoeden van onnodig lawaai worden beboet.

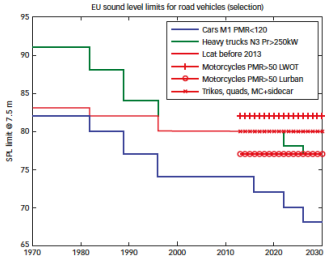
Volgens de wetgeving (RVV 1990 Artikel 57) geldt: "Bestuurders van een motorvoertuig, bromfietsers en snorfietsers mogen met hun voertuig geen onnodig geluid veroorzaken". Hiermee kan de politie bij bepaald gedrag ook zonder geluidsmeting een bekeuring geven.
Bij individuele controles in het verkeer kan sprake zijn van gecombineerde overtredingen zoals bijvoorbeeld te hard of onveilig rijden en te veel geluid, maar ondichte of vervanguitlaten of andere componenten kunnen ook een aanleiding zijn. Sancties voor overtredingen zijn meestal boetes oplopend tot honderden Euro's afhankelijk van de ernst. Ook rijontzegging of eis tot herkeuring van het voertuig (WOK) kunnen opgelegd worden.

Voor brom- en snorfietsen worden steekproeven op geluid en maximumsnelheid op een rollentestbank door de politie uitgevoerd. Hiermee zijn opgevoerde voertuigen te identificeren. Deze controles vereisen geschikte apparatuur, ervaren personeel en capaciteit, hetgeen kosten met zich meebrengt. Motorfietsen worden ook met steekproeven gecontroleerd middels een stationaire geluidmeting bij een nominaal toerental. Het toelaatbare geluidniveau bij de uitlaat en het daarbij aan te houden toerental is aangegeven op een labelplaat zichtbaar op het voertuig (e-label).

Er zijn voldoende mogelijkheden voor handhaving, maar het is tevens duidelijk dat dit op grote schaal lastig en duur is waardoor ook andere instrumenten nodig zijn.

Toelatingsbeleid, zoals milieuzones en wegafsluitingen, is al langer van kracht voor vrachtverkeer, maar is in opkomst voor gemotoriseerde tweewielers. In Amsterdam mogen sinds 2016 brom- en snorfietsen met bouwjaar vóór 2010 (vooral tweetakt) niet meer de milieuzone in, om reden van uitstoot en geluid. Dit wordt door andere gemeentes ook overwogen. Ook buiten de stad neemt de roep om rijverboden toe voor locaties waar veel hinder wordt gemeld.

FIGUUR 3: VERKEERSBORD 'GESLOTEN VOOR MOTORFIETSEN'



FIGUUR 4: HISTORISCHE ONTWIKKELING VAN LIMIETEN VOOR GELUIDEMISSIES VAN GESELECTEERDE KLASSES AUTO'S, TRUCKS EN MOTORFIETSEN SINDS 1970, EN VERWACHTE ONTWIKKELING TOT 2030. DE BEOORDELINGSGROOTHEID, OP BASIS VAN L_{DAFMAX} OP 7,5M, EN MEETMETHODE VERANDERDE IN 2013 VOOR MOTORFIETSEN EN IN 2016 VOOR AUTO'S: L_{URBAN} IN PLAATS VAN L_{WOT}, WAARBIJ DE LIMIET VOOR L_{WOT} VOOR MOTORFIETSEN EFFECTIEF OMHOOG GING. L-CAT VÓÓR 2013 BETREFT MOTORFIETSEN, PMR STAAT VOOR POWER-TO-MASS RATIO.

Elektrificering: Hoewel elektrische fietsen en brommers in opkomst zijn is het percentage elektrische brom- en snorfietsen nog relatief laag met 3,7%. Het aantal elektrische motorfietsen was 562 in 2018, nog geen 0,1%. Een veel groter percentage zal nodig zijn om de hinderomvang te doen afnemen.

De huidige geluidlimieten zijn aan de hoge kant, met niveaus tot 82 dB(A) L_{Amax} op 7,5m voor motorfietsen tijdens optrekken bij lage snelheden. Aanscherping is dus gewenst. De limieten zijn niet in de pas met die van andere wegvoertuigen, waarvoor in de komende jaren een tweetraps aanscherping is voorzien (zie figuur 4 en tabel 1). De eerder genoemde niveaus op de e-label voor controles bij stationair toerental op 50 cm van de uitlaat, zijn onvoldoende maatgevend voor het daadwerkelijke rijgeluid en worden bij controle ook nog eens met een extra marge gehanteerd.

Voertuig categorie	Limiet EU/168/2013 LWOT dB(A)	Huidige Euro 4 limiet dB(A) Lurban, LWOT	UNECE Regulation	Voorstel reductie Euro 5, 1e, 2e stap	Optie voor L3
L1e-A (fietsen met aandrijving)	63	LWOT: 63	R63	0	
L1e-B $v_{max} \leq$ 25km/h (snorfietsen)	66	LWOT: 66	R63	0	
L1e-B v_{max} > 25km/h (brommers/mopeds)	71	LWOT: 71	R63	-1, -1	
L2e (driewieler/moped)	76	LWOT: 76	R9	-2, -2	
L3e PMR ≤ 25 (motorfietsen)	75	Lurban: 73 LWOT: 78	R41	-2, -1	LWOT ≤ Lurban +2
L3e 25 < PMR ≤ 50 (motorfietsen)	77	Lurban: 74 LWOT: 79	R41	-2, -1	LWOT ≤ Lurban +2
L3e PMR > 50 (motorfietsen)	80	Lurban: 77 LWOT: 82	R41	-2, -2	LWOT ≤ Lurban +2
L4e (motorfiets met zijspan)	80	LWOT: 80	R9	-3, -2	
L5e (trike)	80	LWOT: 80	R9	-3, -2	
L6e-A (lichte quad)	80	LWOT: 80	R63	-3, -2	
L6e-B (lichte minicar)	80	LWOT: 80	R9	-3, -2	
L7e (zware quad, buggy of minicar)	80	LWOT: 80	R9	-3, -2	

TABEL 1: LIMIETEN VAN L-CATEGORIE VOERTUIGEN: L_{AMAX} OP 7,5 M AFSTAND: EERDERE EN HUIDIGE LIMIETEN EN VOORSTEL VOOR POTENTIËLE AANSCHERPING IN TWEE STAPPEN. TEVENS EEN OPTIE VOOR REDUCTIE VAN DE LIMIETEN VOOR L_{WOT} VOOR MOTORFIETSEN. L_{URBAN} IS EEN GEWOGEN COMBINATIE VAN L_{WOT} EN GELUID BIJ CONSTANTE SNELHEID L_{CS}.

5 HANDELINGSPERSPECTIEVEN

Gezien de vele factoren die een rol spelen bij geluidhinder ten gevolge van gemotoriseerde tweewielers, is er een aantal handelingsperspectieven voor de toekomstige aanpak:

- meer en verbeterde handhaving op geluid, waarbij nieuwe IT-middelen worden ingezet zoals de akoestische flitspaal of handhavingsapps waarmee de taak van de politie wordt vereenvoudigd;
- aanscherping van de Europese geluidslimieten, vooral voor de luidste voertuigen, zoals aangegeven in tabel 1;
- kritisch volgen van voorstellen en inbreng in de betreffende UNECE werkgroep in Geneve, de GRBP, belast met internationale regelgeving voor voertuiggeluid[6], en voorstellen van de Europese Commissie;
- reductie van het geluid dat buiten de testcondities valt middels een verbeterde procedure (zogenaamde ASEP[7] - Additional Sound Emission Provisions), die het complete snelheidsgebied bestrijkt. Nu ontbreken nog de gebieden 0-20 km/h en boven 80 km/h. Daarbij dienen de limieten voor geluid bij accelereren L_{WOT}, en de bijbehorende marges te worden aangescherpt. Daarnaast is toepassing van een rijcyclus te overwegen voor de typekeuringstest;
- een verbeterde of eenvoudigere controle testmethode voor de handhaving is wenselijk, zoals voorgesteld door de Duitse overheid (BMVI), de zogenaamde Pass-by-Light test[8], waarmee de politie zelf een optrektest kan uitvoeren, rijdend op het voertuig, onder representatieve condities. De ruime marges hierin zijn nog wel aandachtspunt;
- uitvoering van de typekeuring of steekproeven door een onafhankelijke instantie.
- evaluatie van de effectiviteit van paragrafen in de UNECE regelgeving tegen mechanische en elektronische manipulatie en toepassing van uitlaatkleppen en dB-killers;
- opstellen van een Database met keuringsdata van uitlaten en goedgekeurde vervangonderdelen;
- invoering van de APK voor motorfietsen inclusief geluid, hetgeen vanaf begin 2022 Europees verplicht zal zijn;
- los van de voertuigeisen zou kunnen worden overwogen een maximumeis in woongebieden te stellen. Te denken valt aan een norm of streefwaarde in de Omgevingswet of Omgevingsplan van bijvoorbeeld 75 dB(A) langs de weg of 70 dB(A) bij de gevel en 5-10 dB minder in de nachtperiode;
- actualisatie van de geluidemissie van tweewielers in de wettelijke rekenmodellen, zodat deze de praktijk beter benadert en daaruit voortvloeiende actieplannen beter bevordert;
- toepassing van milieuzones en/of lokaal rijverbod voor lawaaiige voertuigen, tenminste op gevoelige tijden en in stiltegebieden.
- Verbod op gebruik op de openbare weg van regelbare uitlaatsystemen waaronder kleppen in de uitlaat, verwijderbare dB-killers en andere mechanische of elektronische regelsystemen die sterke afwijking ten opzichte van de geluidemissie volgens de typekeuring veroorzaken;
- de hinder en de hindersituatie in Nederland zou nauwkeuriger en actueler in kaart moeten worden gebracht, waaronder de locaties, types voertuigen, rijgedrag, omvang van 'off-cycle noise', middels monitoring op hinderlocaties; motorfietsen zouden apart moeten worden opgenomen in hinderenquêtes;
- het markttoezicht van nieuwe voertuigen, uitlaten en andere geluidsrelevante onderdelen zou moeten worden verbeterd en versterkt. Momenteel komen illegale onderdelen via internet en andere kanalen in omloop, die vervolgens weer via handhaving door de politie moeten worden aangepakt;
- uitwisseling van best practice voor gemeentes, waaronder oorzaken van te weinig handhaving en verbetermogelijkheden.
- Dataverzameling van overtredingen in relatie tot geluid maar ook handelsdelicten helpt om de problematiek beter in kaart te brengen en daarmee de optimale aanpak;
- informatievoorziening bij opleiding van motorrijders en op school voor bromfietsers en scooterrijders; bij geluidovertredingen verplichte cursus rijgedrag en onderhoud, en vaker overgaan tot inbeslagname bij herhaalde overtreding.

6 CONCLUSIES

Geluidhinder van gemotoriseerde tweewielers is een lang bestaand probleem met vele facetten, maar ook met veel mogelijke instrumenten om het te beheersen. Elektrificering loopt nog erg traag aan terwijl intussen jaarlijks nieuwe voertuigen in omloop komen die minstens 10 jaar meegaan. Een integrale aanpak van de hele keten van maakindustrie tot gebruiker en overheden is nodig. Handhaving is belangrijk, maar vraagt om technische verbetering om het kosteneffectief uitvoerbaar te maken en tegelijk om aanpak van de toevoer van non-compliant vervangonderdelen. Ook is de internationale regelgeving, waaronder limieten en de meetmethoden, een belangrijk instrument voor beheersing. Wordt dit niet opgepakt, dan is te verwachten dat hinder door gemotoriseerde tweewielers zal toenemen, daarmee ook de publieke weerstand, en dientengevolge ook het aantal verbodsborden.

Dankwoord

De auteurs zijn het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zeer erkentelijk voor het faciliteren van de onderliggende studies, en de betrokken stakeholders voor hun feedback.

REFERENTIES

1 M.G. Dittrich, P.J.G. van Beek, Praktijkemissies geluid van tweewielers en auto's, TNO notitie DHW-2019-100320199, versie 7 maart 2019. http://publications.tno.nl/publication/34634068/DAs8Ed/dittrich-2019-praktijkemissies.pdf
2 M.G. Dittrich, P. van Mensch, M. Elstgeest, P.J.G. van Beek , Europese limieten voor geluid- en uitlaatemissies van tweewielers, TNO notitie DHW-2019-100321640, versie 27 mei 2019. http://publications.tno.nl/publication/34634069/iMRBpf/dittrich-2019-europese.pdf
3 Atlasleefomgeving.nl
4 M. Dittrich, J. Sliggers, Europese limieten voor wegverkeer en machines buiten, Blad Geluid nr. 1, februari 2017.
5 www.motorradlaerm.de
6 UNECE GRBP internationale werkgroep regelgeving geluid van wegvoertuigen en banden, zie https://www.unece.org/trans/main/wp29/meeting_docs_grb.html);
7 UN Regulation R41 addendum 40 (ASEP in Annex 7), https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/R041r2e.pdf
8 Pass-by Light test voor motorfietsen, BMVI, 2017, https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29grb/GRB-66-17e.pdf

Vragen 2e Kamer

Het toenemende verzet tegen geluidsoverlast door motorrijders

2020Z12690
Indieners

Indiener
Wytske Postma, Kamerlid Christen-Democratisch Appèl

Medeindiener
Chris van Dam, Kamerlid Christen-Democratisch Appèl

Gericht aan
F.B.J. Grapperhaus, minister van Justitie en Veiligheid

Gericht aan
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga, minister van Infrastructuur en Waterstaat

(ingezonden 30 juni 2020)
Vragen 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

1. Kent u het bericht 'Eens gaat het hier gruwelijk mis' (1) en'Motorrijder wordt paria van de weg: verzet groeit' (2), beide uit het Algemeen Dagblad van respectievelijk 22 en 26 juni 2020?

2. Bent u bekend met de motie inzake overlast van motoren van (onder andere) het CDA in de raad van de gemeente Krimpenerwaard? (3)

3. Herkent u het beeld dat burgers zowel in de stad (bijvoorbeeld rond de boulevard van Scheveningen) als in de regio (bijvoorbeeld op dijkwegen langs rivieren en in polders) forse overlast ervaren van motoren die te veel geluid produceren? Kunt u aangeven wat in de afgelopen jaren zowel qua preventie als handhaving aan dit probleem gedaan is?

4. Worden er landelijk, regionaal of lokaal cijfers over klachten bijgehouden? Kunt u aangeven wat de toename van het aantal actiegroepen is in de afgelopen jaren? Is er vanuit de overheid overleg met dit soort actiegroepen?

5. Klopt onze informatie dat een auto niet meer geluid mag produceren dan 95 dB(A) bij 3500 toeren, gemeten dicht bij de uitlaat, terwijl bij motoren het maximum-geluidsniveau bepaald wordt per type motorfiets en dat het kan oplopen tot ver boven de 100 dB(A)? Kunt u uitleggen welke factoren van invloed zijn op het berekenen van dat maximum? Is dit Nederlandse of Europese regelgeving? Vindt u het – mede gelet op de actuele problematiek – niet voor de hand liggend dat er ook voor motoren een maximumnorm komt, ongeacht type of zwaarte?

6. Klopt het dat in Oostenrijk een aantal toeristische routes wordt afgesloten voor motorfietsen die meer geluid produceren dan 95 db(A)? En klopt het dat in Duitsland serieus wordt nagedacht over een totaalverbod voor motorfietsen in het weekeinde en dat tevens motoren niet meer dan 80 db(A) geluid mogen produceren?

7. Kunt u aangeven wat de regels in andere Europese landen zijn om geluidoverlast van motoren tegen te gaan? Wordt in deze landen ook nagedacht over strengere regels?

8. Klopt het dat het kernprobleem van het geluidoverlast zit in de installatie van een 'sportuitlaat'? Klopt het dat in Oostenrijk motorfietsen met sportuitlaten zijn verboden, met de kans op een boete van 220 euro bij een overtreding? Zou dat ook iets kunnen zijn om in Nederland in te voeren?

9. Welke mogelijkheden zijn er om snelheidsovertredingen van motorrijders middels flitspalen vast te leggen? Klopt de stelling van de Haagse verkeerswethouder dat het Openbaar Ministerie alleen flitspalen laat plaatsen als er sprake is van aanrijdingen met doden of gewonden? Deelt u onze opvatting dat de aanpak van deze problematiek qua handhaving wel wat pittiger mag zijn?

10. Wat is landelijk handhavingsbeleid van politie en justitie als het gaat om deze problematiek? Is het mogelijk om bij het constateren van overtredingen op het vlak van geluidsoverlast en verkeersovertredingen een motor tijdelijk of blijvend in beslag te nemen?

11. Kunt u aangeven in hoeverre gemeenten beschikken over instrumenten om motoren (op bepaalde delen van de dag) te verbieden om te rijden over wegen en dijken?

12. Hoe kijkt u aan tegen de uitspraak van de Raad van State d.d. 6 november 2019 inzake een verbod voor motorrijders om gebruik te maken van de Lekdijk bij Lopik (4)? Wat is het gevolg hiervan voor het kunnen weren van motorrijders door gemeenten? Moet de uitspraak van de Raad van State zo worden geïnterpreteerd dat het alleen mag als er sprake is van een beperkte afsluiting in een beperkte periode en dat er alternatieve routes voor de motorrijders voorhanden moeten zijn die niet onveilig zijn?

(1) Stadskatern AD Den Haag, blz. 1 d.d. 22 juni 2020

(2) Algemeen Dagblad, 26 juni 2020, Motorrijder wordt paria van de weg: verzet groeit (https://www.ad.nl/auto/motorrijder-wordt-paria-van-de-weg-verzet-groeit~a7a17890/)

(3) Het Kontakt, 17 mei 2020, CDA Krimpenerwaard: 'blijf optreden tegen overlast motorrijders' (https://www.hetkontakt.nl/regio/krimpenerwaard/227414/cda-krimpenerwaard-blijf-optreden-tegen-overlast-motorrijders-#)

(4) Algemeen Dagblad, 6 november 2020, Raad van State: verbod voor motorrijders op Lekdijk bij Lopik blijft van kracht (https://www.ad.nl/utrecht/raad-van-state-verbod-voor-motorrijders-op-lekdijk-bij-lopik-blijft-van-kracht~a25768e7/)

Vragen GS Overijssel

Vragen aan GS Overijssel over geluidsoverlast door motorrijders op o.a. provinciale wegen.

1. Kent u het bericht ‘Eens gaat het hier gruwelijk mis’ (A) en ‘Motorrijder wordt paria van de weg: verzet groeit’ (B), beide uit het Algemeen Dagblad van respectievelijk 22 en 26 juni 2020?

2. Is het u bekent dat burgers zowel in de stad (bijvoorbeeld op de Wilhelminabrug van Deventer, en ook inwoners vertegenwoordigd in buurtvereniging Bergkwartier (gelegen aan de provinciale weg) als ook in de regio (bijvoorbeeld op de IJsseldijk bij o.a. Welsum) forse overlast ervaren wordt van motoren die te veel geluid produceren? Zijn hierover signalen bij de provincie binnen gekomen, en mogelijk ook vanuit andere gebieden in de provincie?

3. Worden er op provinciaal niveau cijfers over klachten van geluidsoverlast van motoren bijgehouden? Zo ja, wilt u deze dan geanonimiseerd verstrekken? Zo nee, waarom geen registratie en of waarom geen verstrekking. Bent u bereid na de zomer gemeenten te bevragen op mogelijke signalen van dergelijke overlast en de uitkomsten daarvan met de Staten te delen.

4. In Welsum is Plaatselijk Belang Welsum actief en ook is, naar we hebben begrepen in Deventer, een groep verontruste inwoners met de gemeente in gesprek over de ervaren overlast. Bent u als provincie in gesprek met deze actiegroep(en)? Zo nee, waarom niet? Ziet u als GS, vanwege uw verantwoordelijkheid voor provinciale wegen, mogelijkheden op provinciale wegen de geluidsoverlast van motoren te beperken? Zo ja, waar denkt u dan aan? Zo nee, waarom niet.

5. Omdat het in Deventer een provinciale weg betreft acht de gemeente zich niet bevoegd om geluids- en of snelheidsmaatregelen te nemen. Deelt u die opvatting van de gemeente en ziet u zichzelf wel als het bevoegde orgaan om maatregelen te kunnen nemen?

6. Kunt u aangeven in hoeverre gemeenten beschikken over instrumenten om motoren (op bepaalde delen van de dag) te verbieden om te rijden over wegen en dijken?

7. Inmiddels bestaat de NEFOM (Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen; de oprichtingsvergadering was 3 juli jl.) waar ook Welsum en Deventer bij betrokken zijn. Bent u bereid met deze groep in gesprek te gaan om zo breder inzicht te krijgen in de ervaren inwoners problematiek en de mogelijke oplossingen? Of als u reeds gesprekken hebt gevoerd welke positie neemt de provincie hierbij in?

8. Er zijn veel motorrijders die zich aan de regels houden. Slechts een beperkte groep produceert fors meer lawaai dan voor auto's (70 dBA) is toegestaan. Naar we begrepen heeft een inwonersgroep in Deventer zelfs boven de 95 dBA gemeten bij ongeveer 15% van de motoren op het wegvak naar en van de Wilhelminabrug bij Deventer. De gegevens zijn bij de gemeente bekend. Deze provinciale coalitie heeft "gezondheid" als extra punt opgenomen in haar coalitieakkoord en wenst dat te betrekken bij haar omgevingsvisie en verordeningen. Kunt en wilt u vanuit die ambitie en uw bevoegdheden in overleg met de betreffende gemeenten die maatregelen nemen die significant bijdragen aan beperkingen van geluidsoverlast?

9. Bent u bereid in uw contacten met het Rijk en/of via IPO (in diverse provincies speelt dit probleem) aan te dringen op wetgeving die regelt dat ook motoren tot maximaal 70 dBA geluid mogen produceren en dat er een jaarlijkse APK plaats moet vinden ook op het maximaal te produceren geluidsniveau en toetsing op verzegeling van uitlaten en spruitstukken. Zo nee, waarom niet?

A: Stadskatern AD Den Haag, blz. 1 d.d. 22 juni 2020
B: Algemeen Dagblad, 26 juni 2020, Motorrijder wordt paria van de weg: verzet groeit (https://www.ad.nl/auto/motorrijder-wordt-paria-van-de-weg-verzet-groeit~a7a17890/)

Motie Gemeente Krimpenerwaard

MOTIE Vreemd aan de orde van de dag

Nr: M20-006

Datum: 26 mei 2020

Onderwerp: Overlast motoren

De raad van de gemeente Krimpenerwaard in vergadering bijeen d.d. 26 mei 2020

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat:
- er in de afgelopen jaren door verschillende partijen terecht aandacht is gevraagd voor het beperken van de overlast van motorrijders in de Krimpenerwaard;
- deze overlast met name wordt veroorzaakt door het grote aantal motoren die, al dan niet in groepsverband, de Krimpenerwaard bezoeken en daarbij
  a) een zeer onrustig verkeerbeeld (te hoge snelheden en heel veel lawaai) geven op vooral onze dijken door (waaronder ook de Vlisterdijk) en
  b) zeer veel geluidsoverlast voor de omgeving veroorzaken doordat de motoren veel meer db's produceren dan wettelijk is toegestaan;
- het lawaai van de motoren mede wordt veroorzaakt door aanpassingen van de standaard geluiddempende voorzieningen in een motor;
- het college voor de 'coronatijd' altijd heeft aangegeven niet te kunnen overgaan tot handhaving op bovengenoemde overlast en overtredingen;
- inmiddels in de huidige coronaperiode is aangetoond dat het zinvol is om te komen tot een (weekend en feestdagen)verbod voor motoren op de dijken in de Krimpener-waard;
- het handhaven op verkeersonveilig gedrag (hoge snelheid, veel lawaai en inhalen ondanks inhaalverbod) mogelijk is gebleken en noodzakelijk is.

overwegende dat:
- het de leefomgeving in de Krimpenerwaard ten goede komt om de kennis en ervaring van de coronaperiode om te zetten in een continuering van de aangepaste wet- en regelgeving ook na de coronaperiode;
- wij graag de ruimte geven aan motorrijders in onze gemeente en onze polderwegen mits de motorrijders zich houden aan de gestelde wet- en regelgeving.

roept het college op:
- voorbereidingen te treffen voor de situatie na corona (of het aflopen van de huidige noodverordeningen) ten aanzien van het voorkomen van overlast van motoren door:
  - actief te blijven handhaven op geluidoverlast en snelheidsovertreding, alsmede andere vormen van verkeersoverlast door motoren op relevante (dijken, provinciale wegen en doorgaande binnenwegen) wegen in de gemeente Krimpenerwaard. Met als doel de verkeersoverlast van voor de corona periode en het eerste weekend van de corona periode niet meer te laten plaatsvinden.
  - In samenwerking met de Groene Hart gemeenten een actieve lobby richting het parlement en kabinet op te starten om het aantal toegestane decibels te verlagen.
  - Indien naar mening van het college de handhaving niet in voldoende mate kan plaats vinden, vervolg scenario's te ontwikkelen en met de raad te delen.

en gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening en naam:

CDA, Jan Dekker

VGBK, Willem Schoof