Naar een stevige aanpak van motorlawaai

Een verkenning van de mogelijkheden

door de G4-werkgroep geluidsoverlast motoren (november 2020)

Er is steeds meer geluidsoverlast van motoren, op het platteland maar ook in de steden. Gemeenten kunnen tot nu toe weinig doen tegen dat lawaai. Sinds juni 2020 verkent een ambtelijke werkgroep van de vier grootste steden de mogelijkheden om de overlast wél goed aan te pakken. Daarbij gaat het overigens om asociaal 'motorlawaai' in brede zin, zowel van motorfietsen als van bv. opgevoerde sportauto's.
Voor de verkenning is dankbaar gebruikgemaakt van een notitie (2019) door onderzoeksinstituut TNO, opgesteld voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).*
In dit memo geeft de werkgroep een beknopt overzicht van de stand van zaken: wat is er tegen de overlast te doen (en wat gebeurt er al), en hoe gaan we verder?

Hoge geluidshinder: wat zijn de oorzaken?

- Een motofiets maakt relatief veel geluid als hij een illegale uitlaat heeft (lawaaiige 'knalpijp') of de berijder hem opzettelijk te veel toeren laat maken.
- De verkeerspolitie moet hierop controleren, maar heeft daarvoor in veel gemeenten te weinig capaciteit. Daarnaast wordt bij de handhaving weinig gebruikgemaakt van geluidsmeting. Mogelijk komt dat door praktische beperkingen bij de gehanteerde meetmethode.
- De toelatingseisen voor nieuwe voertuigen zijn ontoereikend, en testmethodes worden omzeild.

Wat is er tegen de geluidsoverlast te doen?

Uit de verkenning komen de volgende *mogelijke* maatregelen naar voren. De G4-werkgroep heeft ook geïnventariseerd welke acties en pilots er al lopen in Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Amsterdam.

- Illegale (lawaaiige) uitlaten aanpakken. De politie kan geluid van motorfietsen op twee manieren aanpakken: via een controle van het geregistreerde geluid van de motor (zie onderstaand) of door te controleren of een motorfiets voldoet aan de technische ('permanente) eisen. Wat dit laatste betreft lijken er zeker kansen te zijn voor vereenvoudiging en verbetering van controles. Denk dan aan controles op de juiste combinatie uitlaat en motor, de controle op illegale wijzigingen aan uitlaten en inlaten of de controle op het gebruik van de 'decibel-killer'. Voor deze actie ligt het initiatief bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Gedacht kan worden aan het opstellen van een handreiking voor handhavende instanties. In opdracht van het ministerie loopt ook een eigen onderzoek en de G4-werkgroep volgt de aanpak van het ministerie op de voet en de werkgroep heeft ook haar ondersteuning aangeboden aan het ministerie.
- Gericht geluid meten. Voor de meeste motoren is op het typeplaatje (op het frame) van de motorfiets aangegeven hoeveel geluid de motorfiets mag maken. De politie kan dit geluidsniveau controleren met een voorgeschreven meetmethode (de zogenaamde statische methode). Het aantal uitgevoerde controles is echter zeer beperkt, mogelijk omdat de meetmethode toch te omslachtig is voor de dagelijkse (politie) praktijk. In veel gemeenten klinkt de roep om te komen tot een effectievere aanpak middels een akoestische flitspaal. In Rotterdam zijn in 2020 op drie locaties in de stad uitgebreide geluidsmetingen gedaan. Ook ontwikkelt men zogenaamde *classifiers*, waarmee verkeersbronnen te herkennen zijn. Hoe meer classifiers, hoe duidelijker je verkeersbronnen apart kunt meten. Dit kan gezien worden als een eerste stap in de ontwikkeling van een 'verkeerslawaai-flitser'. Dit zit echter nog in de

* http://publications.tno.nl/publication/34634068/DAs8Ed/dittrich-2019-praktijkemissies.pdf

onderzoeksfase. Voor de inzet voor handhaving ontbreekt een juridisch kader. Het OM verwijst Rotterdam op dit punt door naar het ministerie van IenW. De komende tijd zal dit punt in de werkgroep verder worden opgepakt. Duidelijk is dat een lawaai flitser niet op de korte termijn inzetbaar is Inzet van geluidmetingen voor de monitoring (meten is weten) is al wel mogelijk en is zeker ook van belang.

- Controleren op snelheid. Zo wordt ook het 'bijkomende' probleem aangepakt: te veel geluid. Aan het gebruik van mobiele snelheidscamera's zijn wel strenge regels gebonden, en er is toestemming van het OM vereist. In Rotterdam (o.a.) loopt een experiment met de inzet van dat soort camera's. De uitkomsten van die pilot worden afgewacht.
- Verlagen van de maximumsnelheid. In alle vier de gemeenten is er al veel aandacht voor verlaging van de snelheid in de stad naar 30 km/u. Dit komt de veiligheid én leefbaarheid ten goede: bij een lagere snelheid is de kans op geluidspieken geringer en zal ook het gemiddelde geluidsniveau in theorie lager zijn. Bij een keuze voor klinkers kan dat laatste effect overigens te niet gedaan worden. Aandacht voor (stille) wegdekken is dan ook van belang. Opgemerkt wordt nog dat bij de metingen in Rotterdam bleek dat ook bij lagere snelheden hoge geluidsniveaus kunnen voorkomen.
- Uitbreiden van de handhavingsbevoegdheid. De handhaving op verkeerslawaai is verspreid over verschillende instanties met elk hun eigen (deel)bevoegdheden. De verkeerspolitie heeft hierin een ruime bevoegdheid. De vraag is of die verbreed kan worden naar bijvoorbeeld Boa's (bijzondere opsporingsambtenaren) of de basisteams van de politie. In Utrecht loopt hiervoor een experiment, en in Den Haag is al een eerste stap gezet. Verdere uitwerking is nog zeker nodig en hierbij zal ook het OM betrokken moeten worden. Bij de uitwerking zal ook gekeken worden naar de mogelijkheden vanuit artikel 57 van het verkeersreglement (RVV). Hierin staat dat bestuurders geen onnodig geluid mogen veroorzaken. Hiermee kan de politie lawaaimakers ook zonder geluidsmeting bekeuren, bijvoorbeeld voor onnodig veel gasgeven, snel optrekken of claxonneren. In Scheveningen zijn op die manier al weleens boetes uitgedeeld.
- Minder ruimte voor lawaaiige voertuigen. Voor de luchtkwaliteit gelden in veel steden al milieuzones. Tegen geluidsoverlast zijn recent in binnen- en buitenland ook wegen afgesloten. In steden zou een gebiedsbeperking ook kunnen werken op plekken waar veel overlast is. Bijvoorbeeld: het afsluiten van bepaalde wegen voor bv. motorfietsen. Gezien de consequenties van een dergelijke maatregel zal dit altijd maatwerk zijn en is een goede onderbouwing vereist.
- Beïnvloeden van het gedrag. Bij het tegengaan van asociaal gedag kan gedragsbeïnvloeding effect hebben. In enkele steden wordt hiermee geëxperimenteerd. Die resultaten worden afgewacht; voor de G4-werkgroep is het op dit moment geen speerpunt. Meer in algemene zin is het overigens van groot belang dat asociaal gedrag als niet-normaal wordt gezien. Gelukkig lijkt deze visie door alle aandacht voor het onderwerp steeds meer draagvlak te krijgen.
- Goede informatie over geluidshinder. Een goede informatievoorziening over hinder door motorfietsen vindt de werkgroep van groot belang. Het gaat onder meer om de 4-jaarlijkse gezondheidsmonitor van de GGD'en. Eerder vielen de motorfietsen onder 'wegverkeer', maar het is beter ze als aparte groep mee te nemen. De data van de nieuwste GGD-monitor zijn in april 2021 beschikbaar voor analyse.
- Toelatingsbeleid en markttoezicht. Dit valt onder de regelgeving van het rijk en van 'Europa'. Voor de gemeenten kan het gaan om een lobby, bijvoorbeeld gericht op een verbod op regelbare uitlaatsystemen waaronder flappen of kleppen in de uitlaat, verwijderbare decibel-killers en andere misleidende regelsystemen. Ook wordt gedacht aan een (Europese) lobby tegen 'regulier' gebruik van sportuitlaten. Als een dergelijk uitlaat duidelijk herkenbaar is, maakt dat de handhaving bij illegaal gebruik eenvoudiger. De eigen lobbykanalen van de gemeenten in Brussel worden hiervoor ingezet.

Hoe nu verder? Het vervolg van de aanpak

In deze notitie gaat het om een eerste verkenning van mogelijke maatregelen. Over de haalbaarheid van de in deze inventarisatie genoemde maatregelen is nu nog weinig te zeggen, dat vereist nog een nadere

uitwerking. Bij die uitwerking zullen zeker ook de juridische aspecten betrokken moeten worden. Hiervoor zal zeker ook afstemming nodig zijn met partijen als het OM en het ministerie van IenW. Een deel van de acties ligt immers bij het ministerie, dat zelf ook onderzoek laat uitvoeren naar de problematiek.

Geluid meten en QuickScans

Voor een juiste keuze van uit te werken (en in te zetten) maatregelen is inzicht in de lokale oorzaken van overlast van luidruchtige auto's en motorfietsen van belang. In Rotterdam zijn in 2020 al geluidsmetingen uitgevoerd. Ook de gemeenten Utrecht, Den Haag en Amsterdam overwegen geluidsmetingen te laten uitvoeren. Er wordt gedacht aan geluidsonderzoeken met relatief simpele meetapparatuur, gecombineerd met video-opnamen (QuickScans). Hiermee zijn – zonder voorwaarden vooraf – de bekende geluidshotspots in de steden in kaart te brengen. De planning voor deze metingen is nog niet bekend.

Disclaimer: In deze notitie is de stand van zaken gegeven van een ambtelijke inventarisatie die uitgevoerd wordt vanuit de G4-gemeenten. Besluitvorming over eventuele maatregelen en het te voeren beleid is aan de betrokken colleges.