Naar een effectieve aanpak van motorlawaai

Een verkenning van de mogelijkheden

door de G4-werkgroep geluidsoverlast motoren (november 2020)

Geluidsoverlast van motoren is een groeiend probleem, ook in de grote steden. De mogelijkheden voor gemeenten om tegen excessief motorgeluid op te treden, zijn tot nu toe beperkt. Hoe komen we tot een effectievere aanpak? Op initiatief van Amsterdam is een ambtelijke werkgroep van de vier grootste steden (G4) in juni 2020 een verkenning gestart. Hierbij betrekt de werkgroep ook *lopende* initiatieven in Rotterdam, Utrecht, Den Haag en Amsterdam. De verkenning richt zich overigens niet alleen op motorfietsen maar ook op andere lawaaiige verkeersdeelnemers, zoals opgevoerde sportauto's. In beide gevallen wordt de hinder veelal veroorzaakt door kortstondige hoge geluidsniveaus.
Wat is na een halfjaar de stand van zaken? In deze notitie presenteert de werkgroep haar bevindingen en de beoogde vervolgstappen. Wat gebeurt er al tegen de overlast? Welke maatregelen zijn er verder nodig én mogelijk? En hoe gaan we nu verder? Voor de inventarisatie is dankbaar gebruikgemaakt van een eerdere verkenning door TNO (2019) en een tweede notitie van het onderzoeksinstituut over dit onderwerp. Beide notities, opgesteld in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), bieden een goed beeld van de problematiek.[1]

Geluidshinder van motoren: de oorzaken

De grote geluidshinder van motoren heeft meerdere oorzaken:

- Een deel van de motoren maakt relatief veel geluid. Onder meer door het gebruik van illegale uitlaten en een agressieve rijstijl (te hoog toerental)[2].
- Er wordt slechts beperkt gehandhaafd. In veel gemeenten ontbreekt het de verkeerspolitie hiervoor aan de nodige capaciteit. Ook spelen technische beperkingen bij de geluidscontroles een rol.
- De toelatingseisen voor nieuwe voertuigen zijn ontoereikend, en testmethodes worden omzeild. Motoren die door de keuring komen, kunnen onder andere omstandigheden veel lawaai maken.

Wat wordt er tot nu toe gedaan in de G4?

In Den Haag, Rotterdam, Utrecht en Amsterdam lopen al de nodige acties om lawaaiige motorfietsen en andere voertuigen aan te pakken. Een beknopt overzicht van de situatie in de vier steden.

In Utrecht

Utrecht had voorheen een scooterteam dat zeer actief was (ook met geluidsmetingen), maar dit is ontbonden. De mogelijkheden zijn nu beperkt. Er loopt wel een experiment om de handhavings-bevoegdheid te verbreden. Ook worden in Utrecht twee mobiele snelheidscamera's ingezet. Overschrijding van de snelheid betekent immers ook: meer lawaai.

In Rotterdam

In de gemeenteraad van Rotterdam is eind 2019 een motie aangenomen gericht op het aanpakken van luidruchtige auto's en motorfietsen. Vervolgens is een plan opgesteld voor uitgebreide geluidsmeting op

---

[1] Zie: http://publications.tno.nl/publication/34634068/DAs8Ed/dittrich-2019-praktijkemissies.pdf en http://publications.tno.nl/publication/34634069/iMRBpf/dittrich-2019-europese.pdf

[2] Bij een agressieve rijstijl (hoog toerental) kan iemand ook met een motor die geheel aan de wettelijke geluidseisen voldoet veel overlast veroorzaken. Met de huidige regelgeving wordt daar in de praktijk maar zeer beperkt tegen opgetreden.

drie locaties, waarbij ook geluidspieken van het brongeluid worden opgenomen en gelabeld naar oorzaak. Zo ontwikkelt men zogenaamde *classifiers*, waarmee verkeersbronnen (auto, motorfietsen enz.) te herkennen zijn. Hoe meer classifiers, hoe duidelijker je verkeersbronnen apart kunt meten. Dit is een stap in de ontwikkeling van een 'verkeerslawaai-flitser', die automatisch geluid meet en classificeert. (Zie ook verderop over Medusa, de akoestische flitspaal in Parijs.)
Belangrijk aandachtspunt voor het Rotterdamse onderzoek is de privacy. In dit verband is een Privacy Impact Assessment (PIA) uitgevoerd. De metingen zijn in augustus 2020 gestart en liepen door tot oktober. Zie voor een toelichting op het onderzoek: https://rotterdam.nl/nieuws/geluidsonderzoek/.
Rotterdam beschikt in een experiment met het Openbaar Ministerie (OM) ook over drie mobiele snelheidscamera's waarmee de komende tijd op zeven locaties gehandhaafd wordt, dit als onderdeel van een algehele aanpak van asociaal verkeersgedrag.

In Den Haag
Den Haag kent een gebiedsafhankelijke aanpak. In Scheveningen zijn bijvoorbeeld periodiek matrixborden geplaatst met de waarschuwing aan motorrijders dat te veel geluid maken een boete van € 380 oplevert. Het college van B&W heeft op 30 juni 2020 het 'Actieplan Boulevard en haven Scheveningen zomer 2020' uitgebracht, voor de aanpak van de ervaren overlast op die locaties. Geluid is hier overigens maar een klein deel van het probleem.
Ook in Den Haag wordt gewerkt aan het verbreden van de handhavingsbevoegdheid.

In Amsterdam
De mogelijkheden van de verkeerspolitie in Amsterdam zijn zeer beperkt. De prioriteit ligt voor haar bij de veiligheid en niet bij de leefkwaliteit. Er wordt slechts incidenteel gecontroleerd. Op grond van een motie in de gemeenteraad wordt onderzocht of betaald parkeren voor motorfietsen mogelijk is, dit gebeurt overigens niet vanwege geluidsoverlast. Bij de uitwerking van de gemeentelijke 'autoluw'-aanpak zal met OM en politie worden gesproken over de handhaving, ook waar het de kwestie 50/30 km/u betreft.
De nu lopende inventarisatie naar maatregelen om geluidsoverlast van motoren te beperken, is door het college in het (ontwerp) Actieplan Geluid aangekondigd.

Welke maatregelen zijn er mogelijk tegen motorlawaai?

Wat kunnen de steden (méér) doen om de geluidsoverlast van motorfietsen en andere voertuigen tegen te gaan? Op basis van eigen ervaringen binnen de gemeenten én van relevante literatuur (vooral de eerdergenoemde TNO-notities) heeft de werkgroep een eerste overzicht gemaakt van mogelijke oplossingsrichtingen:

1. Aanpakken van Illegale (lawaaiige) uitlaten

De politie kan controleren op de geluidsnormen (zie 2) én kan controleren of een motorfiets voldoet aan de technische ('permanente) eisen. Er lijken zeker kansen te zijn voor vereenvoudiging en verbetering van de controle op de technische staat van motorfietsen. Het gaat dan om controles op de juiste combinatie uitlaat en motor, de controle op illegale wijzigingen aan uitlaten en inlaten[3] of de controle op het gebruik van de 'decibel-killer'. Voor de uitwerking hiervan ligt het initiatief bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Gedacht kan worden aan het opstellen van een

[3] Bijvoorbeeld: zijn de popnagels vervangen door schroeven.

handreiking voor handhavende instanties. De G4-werkgroep volgt die aanpak op de voet en heeft ondersteuning aangeboden.

Een ander in de werkgroep besproken (TNO) idee is de ontwikkeling van een app voor de controle op illegale uitlaten. Een dergelijk app zou ontwikkeld kunnen worden op basis van de database van de RDW: daarin staat bijvoorbeeld precies welke uitlaat bij een bepaalde motorfiets hoort (modellen van vóór ca. 1990 staan er niet in). Het is in dit geval natuurlijk wel zaak om eerst te polsen of er behoefte is aan een dergelijk app (bijvoorbeeld bij de politie). Vooralsnog lijkt eerste prioriteit de bovengenoemde inzet op verbetering/vereenvoudiging van de controles.

2. Hulpmiddelen voor eenvoudiger geluidsmetingen

Voor goedkeuring van een type motor is er de dynamische meetmethode, terwijl voor handhaving de statische meetmethode wordt gebruikt.

- Op grond van Europese regelgeving voor toelatingsbeleid mogen auto's niet meer dan 74 dB en motorfietsen niet meer dan 80 dB produceren. Nieuwe auto's of motorfietsen worden alleen goedgekeurd voor gebruik op de weg als ze bij een rijdend uitgevoerde test niet meer dan 74 resp. 80 dB produceren. Dat is een Europese regel en de meting wordt de dynamische methode genoemd. Deze typegoedkeuring wordt op een testcircuit uitgevoerd door de goedkeuringsinstantie (in Nederland de RDW).Voor de handhaving wordt een andere methode gehanteerd: de statische methode. Daarbij wordt het geluid van een stilstaand voertuig gemeten op een afstand van 50 centimeter met voorgeschreven hoek en bij een (per model verschillend) voorgeschreven toerental. Al bijna 20 jaar wordt dat stationair dB-getal met bijbehorend toerental op het typeplaatje (op het frame) van de motorfiets aangegeven[4]. Dat maakt de controle eenvoudiger. Omdat dicht op de uitlaat wordt gemeten, liggen de dB-waarden voor de statische eisen veel hoger dan bij de dynamische methode, waar de microfoons op 7,5 meter afstand staan. Een motorfiets die keurig aan de wettelijke eis van 80 dB voldoet kan statisch makkelijk 95 dB of meer produceren (zelfs waarden tot 106 dB komen voor). De statische methode lijkt dus eenvoudig maar wordt in de praktijk maar beperkt ingezet. Het aantal uitgeschreven bekeuringen op basis van geluidsmetingen bedroeg landelijk in 2018 en 2019 slechts rond de 230 per jaar. De precieze reden voor de lage inzet is onduidelijk, mogelijk is de meetmethode toch te omslachtig voor de dagelijkse (politie) praktijk.

Naast de dynamische en de statische meetmethode worden in de TNO-notitie ook alternatieve methoden benoemd: Pass-by-light en het gebruik van grenswaarden langs de weg of op woninggevels.

- De Pass-by-light-test uit Duitsland (zie ook bijlage 1). Deze methode is ontwikkeld omdat de stationaire test niet altijd goed werkt of lastig is. Bij deze test wordt ter plaatse een voorgeschreven stukje gereden. Op basis van de wettelijke geluidswaarde wordt dan een afgeleide waarde bepaald. Voor de test dient de handhavende instantie een stukje te rijden op andermans motorfiets. Dat kan bezwaarlijk zijn, en deze aanpak wordt daardoor niet direct als zeer kansrijk gezien. Bovendien kan stoorgeluid de meting bemoeilijken.
- Het gebruik van een grenswaarde langs de weg of op de gevel van woningen. Dit lijkt een reëlere optie. Het gaat dan bijvoorbeeld om een maximaal toelaatbaar geluidsniveau *voor alle*

[4] Als er geen maximum geluidsproductie is opgenomen in het kentekenregister, dan kan de maximale geluidswaarde eenvoudig worden opgezocht in een tabel zoals opgenomen in de Regeling Voertuigen. Zie artikel 5.4.11, derde en vierde lid, en bijlage VIII, artikelen 33, 34 en 35.

gebruikscondities in de buurt van woningen. TNO noemt in haar notitie mogelijk waarden voor een LAmax geluidsdrukniveau op 7,5 meter vanaf de weg of op de gevel, en geeft aan dat een dergelijk aanpak geëvalueerd zou kunnen worden op praktische haalbaarheid en effectiviteit. Mogelijk is een dergelijke aanpak ook af te leiden van de eerdergenoemde dynamische geluidsmeting zoals de RDW die in Nederland ook uitvoert voor het keuren van motorfietsen. Bij die meting hanteert de RDW 80 dB als norm.

Een andere ontwikkeling betreft de akoestische flitspaal. Sinds het tv-programma 'De Monitor' aandacht heeft besteed aan de 'Medusa' geluidsmeter die in Parijs wordt ontwikkeld, klinkt in veel gemeenten de roep om een dergelijk systeem. Zoals eerder toegelicht, zijn in Rotterdam in 2020 al gerichte geluidsmetingen uitgevoerd die mogelijk een eerste stap zijn in de ontwikkeling van een 'flitser' voor verkeerslawaai. De resultaten van de Rotterdamse geluidsmetingen zijn nog niet gepubliceerd. Maar dat het vaak om hoge geluidswaarden ging is wel bekend. Dat maakt de wens voor een controle (handhaving) systeem alleen maar sterker,
Echter, over de inzet van dit soort systemen in de praktijk valt nu nog niets te zeggen. Wel is duidelijk dat een lawaaiflitser (zonder of mét mogelijkheden om verkeer te herkennen) op dit moment niet zomaar voor handhaving te operationaliseren is. Er ontbreekt een juridisch kader; er is nog niets geregeld over de inzetvoorwaarden van zo'n systeem. In Rotterdam verwijst het Openbaar Ministerie (CVOM) naar het ministerie van IenW. Hierover zou al gesproken zijn. De werkgroep trekt dit nog na. Het OM stelt strenge regels aan meetsystemen gericht op de handhaving. Methoden dienen juridisch 'waterdicht' te zijn. Ook zou apparatuur door NMI gecertificeerd moeten worden. Hiermee zal duidelijk zijn 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.

De G4-werkgroep zal de komende tijd zeker ook aandacht besteden aan het Medusa-systeem in Parijs. In de G4-werkgroep is nog opgemerkt dat er bij de ontwikkeling van nieuwe meetmethoden altijd het risico is dat je terechtkomt in lastige protocollenkwesties. Bij de uitwerking van systemen voor geluidsmeting is dat ook een aandachtspunt.

3. Handhaven van de maximumsnelheid

Met de aanpak van te hoge snelheid wordt ook het 'bijkomende' probleem van te veel geluid aangepakt. Gemeenten hebben geen directe bevoegdheid om flitspalen in te zetten. Het gebruik van vaste of mobiele flitsapparatuur is aan strenge regels gebonden en vereist toestemming van het OM. Zoals eerder gemeld loopt in Rotterdam (in samenwerking met het OM) een experiment waarbij op zeven plekken mobiele flitscamera's komen te staan. Ook de proef in Utrecht met mobiele snelheidscamera's is al genoemd. Die is ingegeven vanuit veiligheid. Op dit moment is er nog geen nadere informatie over deze proef maar deze proef is ook interessant vanwege de beoogde inzet van Boa's (zie ook punt 5). Ook in Brabant loopt een pilot.
Binnen de G4-steden is de ervaring dat de politie geen prioriteit geeft aan handhaving op 30 km/u-wegen. De gemeente moet dat regelen met een goede inrichting van de weg, is de gedachte. Maar het is de vraag of dat wel altijd goed werkt.

4. Snelheidsverlaging in de stad naar 30 km per uur

In alle G4-steden is er veel aandacht voor de verlaging van de snelheid op stedelijke wegen naar 30 km/uur. Dit komt de veiligheid ten goede, maar ook de leefbaarheid: bij een lagere maximum snelheid is de kans op geluidspieken geringer, al kunnen (individuele) motorfietsen en auto's ook bij

lagere snelheden veel lawaai maken. Ook het gemiddelde geluidsniveau zal in theorie lager zijn [5,6]. In Amsterdam wordt de snelheidsverlaging meegenomen bij de uitwerking van de Agenda Amsterdam Autoluw (AAA).
Bij 30 km/u-wegen wordt vaak gekozen voor de lawaaiiger klinkers, komt als aandachtspunt uit de werkgroep naar voren. In de gemeente Utrecht is afgesproken dat klinkers in beginsel alleen op 30 km-wegen komen met minder dan 1000 vte (voertuigen per etmaal). Extra argument is dat anders bij de nieuwe BGE-regelgeving (basisgeluidsemissie) de binnenwaarde niet haalbaar is. In Amsterdam is het uitgangspunt dat op de grotere gebiedsontsluitingswegen geen klinkers komen, ook niet bij 30 km/u. Ook in Rotterdam loopt een pilot voor een stille klinker op twee locaties.

5. Verbreden van de handhavingsbevoegdheid

Handhaven op motorgeluid is een bevoegdheid van de verkeerspolitie. Gezien de beperkte capaciteit bij de verkeerspolitie rijst de vraag of niet ook andere partijen die bevoegdheden kunnen krijgen. Denk aan boa's, of de basisteams van de politie (voorheen de wijkteams)[7]. Zo kan het probleem van de illegale uitlaten en het maken van onnodig geluid alleen succesvol worden aangepakt bij een grotere prioriteit bij de basisteams. Zij moeten dan wel over een simpele maatregel kunnen beschikken. Ook hier heeft het OM een belangrijke rol.
Een recente wijziging van de model-APV biedt mogelijk ook kansen. In de wijziging van 13 juli 2016 is artikel 4:6c '(Geluid)hinder door bromfietsen e.d.' toegevoegd: 'Het is verboden buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer zich met een motorvoertuig of een bromfiets zodanig te gedragen, dat daardoor voor een omwonende of overigens voor de omgeving (geluid)hinder ontstaat'. Dat 'gedragen' betreft niet alleen het rondrijden, maar ook het stilstaan met (luidruchtig) draaiende motor. De vraag hierbij is ook of boa's rijdende voertuigen mogen aanhouden. Op dit moment mag dat niet (een auto die met draaiende motor stilstaat op straat, wordt overigens ook gezien als een rijdend voertuig). Gezien gedrag en pakkans lijkt dit wel lastig, zeker als 'je er niet direct achteraan kunt'. De ogen-en-orenfunctie van de boa's kan echter wel waardevolle informatie opleveren.

Er lopen al enkele initiatieven op dit gebied:

- In Utrecht zet een raadslid zich in voor die verbreding van de bevoegdheid, en met steun vanuit de Tweede Kamer (motie-Van Dam)[8] is een experiment gestart. De aanpak is sterk gericht op verkeersveiligheid (*laserguns*), dus niet op het tegengaan van geluidsoverlast.
- In Den Haag kunnen handhavers (ook boa's) sinds begin 2019 handhavend optreden bij asociaal gedrag in het verkeer. De bedoeling is om de bevoegdheden per 2022 zodanig uit te breiden dat het voor handhavers mogelijk wordt op te treden bij verkeersdelicten zoals snelheidsovertredingen binnen de bebouwde kom. Den Haag wil hierover samen met bestuurders van Amsterdam, Rotterdam en Utrecht in overleg gaan met de VNG, de politie en

---

[5] Dit positieve effect kan door de inzet van klinkers teniet worden gedaan. Dat is een aandachtspunt voor gemeenten. Voor deze notitie ligt het zwaartepunt bij de geluidspieken en speelt dit een minder grote rol.

[6] Bij een verlaging van 50 naar 30 km/uur gaat het om een afname van ca.4-5 dB indien het gaat om vooral licht verkeer. Als het aandeel vrachtverkeer stijgt, is de afname geringer. .

[7] De basisteams van de politie worden aangestuurd vanuit de driehoek (OM-burgemeester-politie).

[8] Motie-Van Dam van 21 november 2019: '*[…] verzoekt de regering, in nauwe samenwerking met de gemeente Utrecht, te bezien of middels een pilot geëxperimenteerd kan worden met het uitbreiden van taken van boa's op het vlak van de verkeershandhaving*'.

het ministerie van Justitie en Veiligheid. Mede gezien de ervaringen bij de betrokken gemeenten lijkt dit zeker een onderwerp dat de G4-werkgroep verder kan uitwerken.

6. Handhaving geluidsoverlast op grond van art. 57 RVV

Art. 57 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990 luidt: 'Bestuurders van een motorvoertuig, bromfietsers en snorfietsers mogen met hun voertuig geen onnodig geluid veroorzaken.' Hiermee kan bijvoorbeeld de politie bij bepaald gedrag ook zonder geluidsmeting een bekeuring uitschrijven. Vanuit de verkeerspolitie Rotterdam is op dit punt aangegeven dat een mandaatverruiming hierbij nuttig kan zijn. Waarmee het voor zowel de Verkeerspolitie als de Basisteams van de politie mogelijk wordt om te "wokken" op technische mankementen maar ook op het onnodig geluid maken. In eerdere jaren is in Scheveningen ook bekeurd op onnodig geluid. Of dit voor alle gemeenten (i.c. de politie) een werkbare en ook juridisch houdbare aanpak is, is nu nog niet duidelijk. Mogelijk dient het artikel beter gedefinieerd te worden en toegespitst op de hinderlocaties. Bijvoorbeeld: het verbieden van hoge toerentallen, snelheden of bepaalde geluidsniveaus bij woningen. De aanpak op basis van art. 57 RVV is goed te combineren met de aanpak beschreven onder maatregel 5 (verbreding van de handhavingsbevoegdheid).

7. Gebiedsbeperkingen voor lawaaiige voertuigen

Voor een betere luchtkwaliteit zijn in veel grote steden milieuzones ingesteld, waardoor vervuilende voertuigen worden geweerd. Voor geluid bestaan dit soort beperkingen nog niet. Recent heeft de Oostenrijkse deelstaat Tirol een aantal bergwegen verboden verklaard voor motorfietsen met een geluidsniveau van 95 decibel of meer[9]. Ook in Duitsland en recent in Nederland zijn beperkingen gesteld aan de toegang van wegen voor motorfietsen of aan het geluidsniveau ervan.

In steden is een gebiedsbeperking mogelijk óók een optie in de buurt van woningen (op specifieke plekken waar veel overlast wordt ervaren). Het kan dan gaan om een zoneverbod voor bepaalde lawaaiige motorfietsen, of om afsluiting van bepaalde wegen voor alle motorfietsen. Gezien de forse consequenties van een dergelijke maatregel zal dit altijd maatwerk zijn en is een goede onderbouwing essentieel. Of het juridisch gezien ook mogelijk is alleen bepaalde (lawaaiige) motorfietsen te verbieden is de vraag. Mogelijk is hierbij ook gebruik te maken van automatische controle via kentekenregistratie. Een nadeel is dat via de kentekenregistratie de rijders met illegale uitlaten of de asociale rijders er niet uitgehaald worden.

8. Beïnvloeden van het verkeersgedrag

Er kunnen meerdere redenen zijn waarom bestuurders van auto's en motorfietsen veel overlast veroorzaken. Er kan sprake zijn van *opzet*, van *onverschilligheid* of van *onwetendheid*. Voor de aanpak van overlast is dit onderscheid van groot belang. Zo zal de aanpak in het geval van straatraces anders zijn dan die voor reguliere weggebruikers. En specifiek asociaal gedrag vergt weer een andere aanpak. Gedragsbeïnvloeding kan in dat verband een goed instrument zijn. In Rotterdam loopt hiervoor een initiatief gericht op jongeren tussen 18 en 28 jaar (Camp21). Ook in Scheveningen speelt de gedragsaanpak een belangrijke rol in het al genoemde Actieplan 'Boulevard en haven Scheveningen zomer 2020'. Die resultaten worden afgewacht; voor de G4-werkgroep is het op dit moment geen speerpunt.

---

[9] Het gaat hier om de eerdergenoemde 'statische methode'. Bij de meeste motorfietsen die standaard aan de typegoedkeuring voldoen, wordt dit niveau niet overschreden.

Meer in het algemeen is het natuurlijk heel belangrijk dat asociaal gedrag van motorfietsen of auto's als niet-normaal wordt gezien. Gelukkig lijkt daarvoor steeds meer draagvlak te zijn[10]. Steeds meer partijen zijn geneigd om mee te denken in plaats van in de 'dwarsmodus' te gaan. Dit ook uit eigenbelang, ter voorkoming van verlies van mogelijkheden. Voor de haalbaarheid van geluidsbeperkende maatregelen is een dergelijke ontwikkeling van groot belang.

9. Overige maatregelen

- *Informatie over de hinder van motorfietsen.* Gedegen informatie over de ernst van de geluidshinder van motoren is van groot belang. Het zou dan ook goed zijn om motorfietsen *als aparte groep* mee te nemen in hinderenquêtes, bijvoorbeeld inde periodiek door de GGD 's uitgevoerde gezondheidsmonitor (een enquête waarin ook gevraagd wordt naar geluidsoverlast). Een nieuwe gezondheidsmonitor is in september 2020 gestart. De motorfietsen vielen tot nu toe binnen de groep 'wegverkeer'. In elk geval bij de GGD Amsterdam zijn de motorfietsen voor het nu lopende onderzoek als aparte groep benoemd. De data van de nieuwe gezondheidsmonitor komen in april 2021 beschikbaar voor analyse.
- *Betaald parkeren*. Bewoners ergeren zich soms niet alleen aan geluidsoverlast maar ook aan het feit dat motoren op de stoep staan en er niet betaald hoeft te worden voor het parkeren. n Amsterdam wordt onderzocht of betaald parkeren voor motoren mogelijk is. Deze actie is echter niet ingegeven vanuit de gedachte om geluidsoverlast te bestrijden en valt daarmee buiten de scope van de G4-werkgroep.

10. Afstemming en lobby richting het ministerie

In de TNO-notitie over geluidsemissies van tweewielers en auto's (zie Bijlage 1) worden ook nog de volgende maatregelen genoemd, die meer gericht zijn op de rijksoverheid.

- *Een verbod op regelbare uitlaatsystemen waaronder flappen of kleppen in de uitlaat, verwijderbare dB-killers en andere misleidende regelsystemen. Dit soort systemen komt ook veel voor bij de duurdere 'sportieve' auto's. Bij een lobby is het dus zaak om zowel op auto's als op motoren in te zetten.*
- *Versterking van het markttoezicht op nieuwe voertuigen, uitlaten en andere geluidsrelevante onderdelen.* Nieuwe Europese wetgeving die per 1 september 2020 in werking is getreden lijkt kansen te bieden ten aanzien van de betere handhaven op de verkoop van sport- of race-uitlaten voor motorfietsen die niet zijn goedgekeurd of die niet voldoen aan de gestelde eisen.
- *Invoering van een APK voor motorfietsen.* In de TNO-notitie staat: '[…] invoering van de APK, hetgeen vanaf begin 2022 Europees verplicht zal zijn voor motorfietsen'. Vanuit het ministerie van IenW is aangegeven dat zolang je een 'actieplan' hebt, een APK voor motorfietsen niet direct verplicht is. Er komt wel een nieuwe APK-richtlijn; mogelijk is dit een lobbypunt voor de G4-werkgroep. Of een APK ook het geluidsprobleem zal oplossen, is nog de vraag. Een lawaaiige uitlaat kan bij een APK-keuring immers eenvoudig omgewisseld worden voor een legaal exemplaar.

[10] Recente ontwikkelingen in binnen- en buitenland hebben hieraan bijgedragen. In Nederland bijvoorbeeld de inzet vanuit de Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen (NEFOM), een federatie van actiegroepen die overlast van motorvoertuigen ervaren. Zie: https://www.nefom.nl/

- *Opvoeding van weggebruikers (bijvoorbeeld verplichte cursussen bij geluidsovertredingen).* Dit sluit aan op maatregel 8: 'Beïnvloeden van het verkeersgedrag'.

De bevoegdheid voor deze maatregelen (en maatregel 1) ligt niet bij de gemeenten maar bij de rijksoverheid. Het ministerie van IenW is recent zelf ook een onderzoek gestart naar mogelijke maatregelen om geluidsoverlast van gemotoriseerde tweewielers te beperken[11]. De G4-werkgroep heeft daarom al de afstemming met het ministerie gezocht. Daarnaast kan het gaan om lobby. Denk dan aan het geven van signalen vanuit de gemeenten over problemen in de praktijk met testmethoden.

11. Lobby'en in Europa

Voor Europa draait het bij de geluidsoverlast van motoren vooral om 1. Normering en 2. Illegale uitlaatsystemen. Voor de gemeenten lijkt punt 2 het belangrijkst. Dan gaat het ook om sportuitlaten: die mogen wel verkocht worden voor de racesport, maar niet gebruikt worden op de openbare weg. Een mogelijk bespreekpunt voor de Europese lobby is dat sportuitlaten duidelijk herkenbaar moeten zijn, zodat handhaving eenvoudig wordt. Het is nuttig om bij de G4-contacten in Brussel (het lobbykantoor) onze aanpak te melden. Rotterdam en Amsterdam benaderen hun contact in Brussel.

Hoe nu verder? Vervolgaanpak van de werkgroep

In deze notitie gaat het om een eerste verkenning van mogelijke maatregelen. Over de haalbaarheid van de genoemde maatregelen is nu nog weinig te zeggen, dat vereist nog een nadere uitwerking. De werkgroep pakt dat de komende tijd op. Daarbij worden ook de juridische aspecten betrokken, een punt dat ook in de TNO-notities onderbelicht is gebleven. Ook is voorzien in afstemming 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. Het gaat bij die nadere uitwerking vooral om de volgende maatregelen:

- de inzet van geluidsmetingen;
- flexibeler handhaving op snelheid;
- snelheidsverlaging;
- de verbreding van de handhavingsbevoegdheid.

Daarnaast is ook de aanpak van lawaaiige uitlaten van groot belang. Hier gaat het vooral om een lobby rol van de werkgroep. In het overzicht aan het eind van deze notitie zijn de lopende en de beoogde acties per maatregel genoemd.

Leren van eerdere fouten
. Verder is het van belang om te leren van de fouten die in het verleden zijn gemaakt. Er is veel geld van het rijk naar de politie gegaan dat niet goed is besteed (te ingewikkelde meetmethoden, enzovoort). Vandaar dat ook overleg nodig is met de praktijkmensen, onder meer bij de politie, het voormalige scooterteam in Utrecht en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Geluid meten is weten
Voor een juiste keuze van uit te werken (en in te zetten) maatregelen, is inzicht in de lokale oorzaken van geluidsoverlast van auto's en motoren van belang. In Rotterdam is hiertoe in 2020 al een

[11] Het onderzoek is benoemd in de beantwoording van de vagen van de leden Postma en Van Dam aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over het toenemende verzet tegen geluidsoverlast door motorrijders (ingezonden 30 juni 2020).

geluidsonderzoek gedaan. Ook de gemeenten Utrecht, Den Haag en Amsterdam overwegen om geluidsmetingen te laten uitvoeren. Hierbij denken we aan geluidsonderzoeken met relatief simpele meetapparatuur (plus tijdsignaal) gecombineerd met video-opnamen (quickscans). Hiermee kunnen, zonder voorwaarden vooraf, de bekende hotspots in de gemeenten in kaart worden gebracht. Het is uiteraard zaak om de metingen uit te voeren in het 'motorseizoen', dat ruwweg van maart tot november loopt. Naar verwachting kunnen de metingen in het voorjaar van 2021 worden uitgevoerd. Tot slot: het is belangrijk om bij de quickscans ook de kennis van de bewoners te benutten: die weten wat er speelt.

Overzicht van door de werkgroep geïnventariseerde (mogelijke) maatregelen

	(Mogelijke) maatregel	***Lopende acties***	***Verder beoogde acties***	***Planning***
1	Aanpakken van Illegale (lawaaiige) uitlaten	Bij deze actie heeft het ministerie van IenW het initiatief. De werkgroep ondersteunt de actie.	De afstemming wordt gezocht met TNO en met het ministerie van IenW	Te betrekken in de rapportage voorjaar 2021 van de G4-werkgroep
2	Hulpmiddelen voor eenvoudiger geluidsmetingen bij motoren	Geluidsonderzoek Rotterdam	In 2021 worden de metingen voortgezet, Niet alleen in Rotterdam maar naar verwachting ook in Amsterdam, Den Haag en Utrecht.	Rotterdam komt eind van het jaar met een eerste rapportage. De andere gemeenten vragen dit najaar offerte aan voor metingen in het voorjaar van 2021.
3	(Verbreding van) handhaving op snelheid	Er lopen al pilots in Rotterdam en Utrecht.	De G4-werkgroep zal deze maatregelen nader beoordelen.	Te betrekken in de rapportage voorjaar 2021 van de G4-werkgroep
4	Snelheidsverlaging in de stad (naar 30 km/u)	In alle vier de gemeenten lopen hiervoor projecten.	De ervaringen in de gemeenten worden benut	Te betrekken in de rapportage voorjaar 2021 van de G4-werkgroep
5	Verbreding van de handhavings-bevoegdheid	In Utrecht en Den Haag lopen al pilots.	De G4-werkgroep zal deze maatregel nog nader beoordelen.	Te betrekken in de rapportage voorjaar 2021 van de G4-werkgroep
6	Handhaving geluidsoverlast op basis van artikel 57 RVV	Een eerste ervaring met deze aanpak is opgedaan in Den Haag.	De G4-werkgroep zal deze maatregel nog nader beoordelen.	Te betrekken in de rapportage voorjaar 2021 van de G4-werkgroep
7	Gebiedsbeperkingen voor lawaaiige voertuigen	Dit speelt nog niet in de betrokken gemeenten.	Geen directe werkgroep inzet. Wel benutten evt. ervaringen in de steden	Te betrekken in de rapportage voorjaar 2021 van de G4-werkgroep

8	Gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers	In alle gemeenten is er ervaring met gedrags-beïnvloeding, in Den Haag en Rotterdam ook specifiek gericht op motoren en asociale weggebruikers.	Geen directe werkgroep inzet. Wel benutten evt. ervaringen in de steden.	Te betrekken in de rapportage voorjaar 2021 van de G4-werkgroep
9	Overige maatregelen (goede hinderinformatie)	Gedegen informatie over de geluidshinder van motoren	Geen directe actie meer nodig.	Te betrekken in de rapportage voorjaar 2021 van de G4-werkgroep
10	Afstemming en lobby richting het ministerie	De werkgroep neemt contact op met het ministerie van IenW.	Dit is een doorlopende actie vanuit de G4-werkgroep.	Te betrekken in de rapportage voorjaar 2021 van de G4-werkgroep
11	Lobby'en in Europa	Er komt actie richting de gemeentelijke lobby-aanspreek-punten in Brussel en via de Eurocities-contacten.	Dit is een doorlopende actie vanuit de G4-werkgroep.	Te betrekken in de rapportage voorjaar 2021 van de G4-werkgroep

Disclaimer

Het gaat in dit overzicht om een ambtelijke inventarisatie. Besluitvorming over eventuele maatregelen vindt plaats in de betrokken colleges van B&W.

Bijlage 1

Regelgeving en handhaving in het verkeer

(Deze tekst is met toestemming overgenomen uit de TNO-notitie over praktijkemissies geluid van tweewielers en auto's[12]).

De handhaving van geluid in het verkeer vindt plaats door de politie. Handhaving vindt meestal plaats bij steekproefcontroles of individueel, waarbij op meerdere aspecten wordt gelet. Zo wordt bij bromfietsen bij controles op maximale ontwerpsnelheid op een rollenbank gecontroleerd, waarmee opgevoerde voertuigen te identificeren zijn. Bij individuele controles in het verkeer kan sprake zijn van gecombineerde overtredingen zoals te hard rijden en te veel geluid, maar illegale uitlaten of andere componenten kunnen ook een aanleiding zijn.
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 geluidmeting een bekeuring geven. Boetes bij controle langs de weg kunnen honderden euro's bedragen, afhankelijk van de overtreding, waaronder:

- onnodig veel lawaai: € 380 (bromfiets € 260)
- te hard of onveilig rijden: € 27 tot € 329, € 409 bij werkzaamheden; bij meer dan 33 km/u overschrijding kan de boete oplopen tot € 2.700 met ontzegging van de rijbevoegdheid
- uitlaat niet deugdelijk bevestigd € 140 (motorfietsen en auto's)
- uitlaat niet deugdelijk € 190 (bromfiets)
- meting minder dan 4 dB(A) boven waarde kentekenregister: € 280 (bromfiets € 190)
- meting vanaf 4 dB(A) boven waarde kentekenregister € 420 (bromfiets € 290)

Ook is inbeslagname van de uitlaat in principe mogelijk voor geluidniveaus boven een bepaalde grenswaarde als er geen waarde in het kentekenregister vermeld is.

De politie kan langs de weg een stationaire geluidmeting uitvoeren waarbij het gemarkeerde geluidniveau (ook in het kentekenregister vermeld) bij een nominaal toerental wordt gecontroleerd. Daarbij wordt onder een hoek van 45 graden op 50 cm afstand van de uitlaatmond gemeten. Bij een overschrijding tot 9 dB(A) wordt beboet, bij een overschrijding van 10 dB(A) of meer kan een proces-verbaal volgen en een zogenaamde WOK-melding (wachten op keuring, en daarmee rijverbod). Indien er geen waarde in het kentekenregister staat dan geldt een maximumniveau van 97 dB(A) voor bromfietsen, 90 dB(A) voor snorfietsen; voor motorfietsen gelden waardes van 91 dB(A) voor motoren tot 80 cc, tot 106 dB(A) voor motoren met meer dan 1000 cc motorinhoud (zie Regeling voertuigen Bijlage VIII Artikel 35). Voor auto's ligt de grenswaarde op 95 dB(A). De stationaire test, die bij gespecificeerd toerental wordt uitgevoerd, is echter niet maatgevend voor alle rijcondities, waardoor in de praktijk nog hogere niveaus kunnen voorkomen. In Duitsland wordt verkend of een eenvoudige pass-by controlemeting in te voeren is, de zogenaamde Pass-by-Light test, gepresenteerd op GRB-66-173. Hierbij wordt een controle grenswaarde van 87 dB(A) voor de LWOT op 7,5 m afstand genoemd.

[12] http://publications.tno.nl/publication/34634068/DAs8Ed/dittrich-2019-praktijkemissies.pdf

Bijlage 2

Samenstelling van de G4-werkgroep geluidsoverlast motoren

- [redacted], [redacted] [redacted] – gemeente Rotterdam
- [redacted] – gemeente Utrecht
- [redacted] – gemeente Den Haag
- [redacted], [redacted] – gemeente Amsterdam, en
  meelezer [redacted] – Omgevingsdienst NZKG (Noordzeekanaalgebied)

Belangrijk is dat maatregelen niet alleen worden benaderd vanuit het aspect 'geluid', maar dat ook de koppeling wordt gelegd met verkeersveiligheid. Binnen de betrokken gemeenten zal hiervoor aansluiting worden gezocht, voor zover dat nog niet het geval is.