Gemeente Amsterdam

Raadsinformatiebrief

Aan:	De leden van de gemeenteraad van Amsterdam
Datum	Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit
Portefeuille(s)	
Portefeuillehouder(s):	Egbert J. de Vries
Behandeld door	Ruimte en Duurzaamheid, Bestuurszaken.RD@amsterdam.nl
Onderwerp	Kennis te nemen van de ontwikkelingen rond de geluidsoverlast van motoren en een beoogd onderzoek naar de geluidsoverlast van motoren.

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze brief informeert het college u over het volgende.

Er zijn bij het college veel signalen binnengekomen dat de geluidsoverlast in de stad van motorfietsen en lawaaiige auto's groot is: In december 2020 is een petitie aangeboden aan de heer Mos, lid van het van stadsdeel Centrum, welke toen 2000 keer was ondertekend en inmiddels 2239 keer (zie: https://petities.nl/petitions/stop-overbodig-motorlawaai?locale=nl. En eind 2020 is ook een petitie gehouden tegen de overlast bij de Europaboulevard (200 keer ondertekend) en in juni 2021 heeft wethouder de Vries een petitie in ontvangst genomen vanuit Nieuw-West/Osdorp.
Er zijn meerdere raadsadressen ingediend over dit onderwerp. Het laatste raadsadres van 23 februari 2021, de beantwoording is ter kennisname gebracht van de commissie MLW van 1-7-2021 en is besproken in de commissie MLW van 9 september 2021. De NEFOM (Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen), die meer dan 80 lokale bewonersgroepen vertegenwoordigt vraagt ook om een krachtige aanpak van de overlast.

In het op 5 januari 2021 in het college vastgestelde Actieplan Geluid2020-2023 is ook ingegaan op de overlast van motorfietsen. Geconstateerd is dat de mogelijkheden van de gemeente om iets te doen aan deze overlast op dit moment beperkt zijn. Immers, de handhaving is een bevoegdheid van de verkeerspolitie, die hiervoor in de meeste gemeenten slechts beperkt capaciteit heeft en de gemeente kan ook geen nadere eisen stellen aan voertuigen, dat is een bevoegdheid van het rijk. In de andere G4-gemeenten is de situatie vergelijkbaar. In juni 2020 is op initiatief van Amsterdam een G4-wergroep gestart die verkent hoe er meer gedaan kan worden om de overlast aan te pakken. De G4-werkgroep heeft in een vorig jaar uitgevoerde eerste verkenning ondermeer de volgende mogelijke uitwerkingsrichtingen benoemd:

- Aanpakken van illegale uitlaten. Een van de ideeën is een app te ontwikkelen waarmee het voor de handhavende instantie sneller duidelijk is of er illegale aanpassingen zijn gedaan;
- Vereenvoudiging van de huidige geluidmeting in het kader van de handhaving. Die is omslachtig en wordt door veel politiekorpsen (w.o.in Amsterdam) niet of weinig ingezet.
- In dit verband is in de G4-werkgroep ook gesproken over de inzet van een lawaaiflitser. Zo'n flitser bestaat echter nog niet, ook niet in Rotterdam. De ontwikkeling van een lawaaiflitspaal zal nog wel enige tijd vergen. Zo ontbreekt nog een handhavingsgrond en

is de medewerking van het OM en het rijk (met name de minister van Justitie en Veiligheid) essentieel en ook zal het NNi een certificeringstraject moeten uitvoeren[1]. Rotterdam wil waar mogelijk de ontwikkeling van een lawaaiflitser faciliteren in zowel techniek, als regelgeving. Dat is ook een G4-wens en hierover zal dan ook afstemming plaatsvinden.
- Meer controle op snelheid en snelheidsverlaging.
- Uitbreiding handhavingsbevoegdheid, bv. naar boa's of wijkteams van de politie. De verbreding naar boa's is intern nog niet besproken maar lijkt ook geen optie omdat het OM, rijk en politie willen dat dit een exclusieve bevoegdheid blijft van de politie.
- Inzet van art 57 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (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.
- Versterking toelatingsbeleid en markttoezicht.

Voor elk van deze mogelijke uitwerkingsrichtingen geldt dat deze nog uitgewerkt moeten worden. En bij veel maatregelen ligt het voortouw bij het rijk. De komende tijd zal de uitwerking via twee lijnen lopen:

a. Ambtelijke afstemming met de politie Amsterdam

Binnen Amsterdam zal ambtelijk het gesprek aangegeven worden met de politie. Het gaat dan om een verkenning of er nu al - ondanks de beperkte capaciteit – meer en zichtbaarder inzet mogelijk is vanuit de politie. Ook zal gesproken worden over de mogelijkheden om nu al steekproefsgewijs geluidsmetingen uit te voeren in het kader van de handhaving. Of dat artikel 57 RVV hier soms een alternatieve aanpak biedt.

b. Uitwerking maatregelen in G4-verband incl. geluidsmetingen door TNO.

In G4 verband worden de genoemde maatregelen waar mogelijk al verder uitgewerkt. En op basis van de ervaringen vorig jaar in Rotterdam willen enkele van de G4-gemeenten ook inzetten op de uitvoering van gerichte geluidsmetingen. In Rotterdam is in 2020 al gemeten en toen is bv. geconstateerd dat een klein deel van de weggebruikers verantwoordelijk was voor een groot deel van de overlast. Doordat er geen kentekenherkenning was toegepast kon dit niet hard bewezen worden. De G4 wil die metingen nu in meer gemeenten herhalen inclusief kentekenherkenning.

Het gaat hierbij overigens niet om metingen in het kader van de handhaving, maar om metingen in het kader van onderzoek. De inzet van TNO is om per stad op drie plaatsen voldoende luide motor of auto passages (events) te registreren. Doordat ook de kentekens geregistreerd worden kan bepaald worden welk type voertuig passeert. Daarmee kunnen de metingen meer inzicht geven in
- De geluidniveaus: niet alleen gemiddelde geluidsniveau maar vooral ook de piekniveaus;

1. Ook het Medusa systeem dat door Bruitparif in Frankrijk is ontwikkeld wordt in dit verband wel genoemd. Dit betreft een geluidmeetsysteem waarmee het omgevingsgeluid ook ruimtelijke geregistreerd kan worden, Een dergelijk systeem is ook geschikt om geluid van auto's of motoren te meten. Zo ver bekend is ook hier de koppeling met directe handhaving ('flitsen') nog niet gelegd. Deze ontwikkelingen wordt nauw gevolgd en het CTO-team probeert z.s.m. afspraken te maken om het systeem ook in Amsterdam te kunnen testen.

- De oorzaken van afwijkende hoge waarden: bv. vanwege het gedrag of aanpassingen aan de voertuigen.

Op basis van de meetuitkomsten zal TNO de betrokken gemeenten gericht adviseren over de meest kansrijke maatregelen. Het kan dan om maatregelen voor alle betrokken partijen gaan, w.o. politie, gemeenten en rijk. Het is overigens nog niet mogelijk om nu al motorrijders te bekeuren op basis van deze 'dynamische' (onderzoeks)metingen. Hiervoor ontbreekt nog een handhavingsgrond. Dat kan op dit moment alleen met de bestaande (tijdrovende en weinig toegepaste) 'statische' geluidsmeting.

Ook vanuit het rijk is eerder al een onderzoek uitgevoerd, maar dit is nog niet openbaar gemaakt. Mogelijk kan TNO die resultaten ook nog betrekken in haar advies.

Metingen in Amsterdam
Inzet van de g4-gemeenten was oorspronkelijk de metingen in de zomer uit te voeren. De voorbereiding van de metingen heeft in alle gemeenten echter erg veel tijd gekost omdat voldaan moet worden aan de privacywetgeving (zie onderstaand onder privacyaspecten). Het is dan ook onzeker of de metingen nog dit najaar uitgevoerd kunnen worden in de betrokken gemeenten. Voor Amsterdam lijkt dat wel te lukken. TNO heeft van 16 t/m 20 september de eerste metingen kunnen uitvoeren op de locatie Europaboulevard. Daarnaast zijn nog twee meetlocaties gekozen die representatief zijn voor de problematiek: de Valkenburgerstraat (Centrum) en Tussen Meer (Nieuw-West). De metingen op die locaties kunnen naar verwachting ook nog dit najaar worden uitgevoerd.

Op basis van de resultaten van de genoemde acties (afstemming politie en acties G4 inclusief de geluidsmetingen door TNO) zal het college zich beraden over mogelijke acties om overlast te beperken.

Privacyaspecten
De geluidmetingen en de kentekenregistratie dienen te voldoen aan de geldende privacywetgeving. Hiervoor is de checklist voor Verkeersonderzoeken/monitoring openbare ruimte gevolgd, waarbij gebruik is gemaakt van de Data Protection Impact Assessment (DPIA) voor Kleinschalig en Incidenteel verkeersonderzoek. Met TNO is tevens een verwerkersovereenkomst gesloten waarin is vastgelegd hoe - vanuit privacy oogpunt - omgegaan wordt met de verwerking van de gegevens.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Amsterdam,

Egbert de Vries,
Wethouder Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit