



## NEFOM-doelstelling voor het terugdringen van geluidsoverlast motorvoertuigen

In het kort - lees hier de volledige visie

### Ter inleiding:

**Er is maatschappelijk draagvlak voor maatregelen.**

Bijna 1 miljoen Nederlanders ondervinden in meer of mindere mate hinder van verkeerslawaai.

**Er is noodzaak tot het nemen van maatregelen.**

Een rapport uit 2018 van het RIVM geeft een gedetailleerd overzicht van de schadelijke effecten van geluidsoverlast op de volksgezondheid waaronder coronaire hartziekten en slaapverstoring en stelt dat het Nederlandse beleid kan worden verbeterd door het aan te passen aan de nieuwe inzichten van de WHO.

**De kosten van voorgenomen maatregelen zijn hoog en beperkt effectief**

Het aantal woningen dat niet voldoet aan de WHO geluidrichtlijn betreft 3,3 miljoen langs stedelijke wegen en 114 duizend langs provinciale wegen. Als het verkeerslawaai niet bij de bron wordt aangepakt, zijn de kosten om wel aan de WHO-geluidrichtlijn te voldoen € 33 miljard voor gevelisolatie bij woningen, jaarlijks € 45 miljoen voor lawaaivermindering van provinciaal wegverkeer plus € 550 miljoen aanvullende gevelisolatie.

### NEFOM-doelstelling:

**Overheden dienen 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.**

### Onze 5 actiepunten:

Deze actiepunten zijn opgesteld in overleg met en/of op advies van aangesloten groepen, TNO, gemeenten en de G4.

#### **1. Verlaging van de maximale geluidsnorm naar 70 dB(A) voor motorfietsen en andere voertuigen in de L categorie:**

Deze maatregel is gericht op gelijkheid in normering aan te brengen voor motoren ten opzichte van personenauto's en vrachtverkeer.

Het gemiddelde geluidsniveau voor personenauto's wordt geschat op 72-74 dB(A), voor motorfietsen is dat 80 dB(A) is. Elke 3 dB(A) meer betekent een verdubbeling van het bronvermogen. Het geluid van een motor is daarmee vergelijkbaar met een zware vrachtauto, terwijl vanaf 2021 de limietwaarden voor personenauto's strenger worden dan die voor bromfietsen.

Met een gemiddelde levensduur van een motorfiets van 21 jaar tegenover een personenauto van 10 jaar, duurt het zeker nog 10 tot 15 jaar voordat er een hoorbaar effect is van de voorgenomen verlaging van de geluidsnorm in 2024 voor nieuwe L categorie voertuigen.

#### **2. Een verbod op de handel, verkoop en gebruik op de openbare weg van regelbare uitlaatsystemen voor alle motorvoertuigen.**

25 tot 33 procent van de motorfietsen ondergaat aanpassingen waarmee niet langer voldaan wordt

aan de maximale geluidsnorm bepaald bij de typegoedkeuring. Ook andere motor en vaartuigen geven geluidsoverlast. Denk daarbij aan personenauto's met aangepaste uitlaatsystemen, lichtere motoren, brommers, scooters, motorboten en waterscooters. Een APK met geluidstest dient van toepassing te zijn op alle voer en vaartuigen met verbrandingsmotor, per 1 januari 2022.

Een APK met geluidstest is effectief als het samenhangt met een strikte handhaving met sancties bij overschrijding van de geluidsnormen.

**3. Een maximum eis voor woon en leefgebieden van 75 dB(A) langs de weg en 70 dB(A) bij de gevel voor de dag en avond, met vermindering van 5 tot 10 dB(A) voor de nachtperiode. Voor stiltegebieden is de norm van 40 dB(A) van toepassing.**

Realisatie is mogelijk door het stellen van een norm of streefwaarde in de Omgevingswet of Omgevingsplan. Het biedt lokale overheden de mogelijkheid tot maatgericht bronbeleid gericht op vermindering van de geluidsoverlast bij hinderlocaties.

**4. Mogelijkheid voor de gemeente en waterschappen tot het invoeren van inrijverboden voor specifieke categorieën voertuigen die overlast veroorzaken met brongericht beleid en/of andere beperkende maatregelen.**

Het betreft maatregelen tegen lawaaige voertuigen, zeker op bepaalde tijden en dagdelen met specifieke aandacht voor stads en dorpskernen, landschappelijk waardevolle gebieden en stiltegebieden. Voorbeeld zijn de milieuzones in stedelijke gebieden. Volgens hetzelfde stamien kunnen gemeenten en waterschappen hinderlocaties aangeven waar inrijverboden zijn voor voertuigen boven een maximaal toegestaan geluidsniveau ( $\leq 70$  dB(A)) of richtlijn ( $\leq$  EURO 3), met de grens van 40 dB(A) voor stiltegebieden.

Deze maatregel hangt samen met het invoeren van een opkoopregeling voor oude voertuigen die niet aan de geluidsnormen voldoen en beperkende maatregelen of verbod voor gebruik op de openbare weg.

**5. Een verbeterd en vereenvoudigd systeem voor handhaving op geluidsoverlast door motorvoertuigen.**

Het betreft het gebruik van handhavingstechnieken als de subjectieve waarneming, de WOK-keuring en verbeterde coördinatie en afstemming op handhaving tussen gemeenten en regio's en de inzet van nieuwe technologieën als akoestische flitspalen en handhavingssapps. Gegeven het grote aantal prioriteiten bij de politie is de inzet van BOA's bij de handhaving van belang.



De Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen (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.

**Zo kunt U de NEFOM ondersteunen:**

1. Onderteken de petitie op de NEFOM website
2. Vraag de NEFOM nieuwsbrief aan.
3. Maak een melding bij een politieke partij naar keuze.
4. Sluit u aan bij een lokale bewonersgroep; deze kan de Gemeente aanspreken om maatregelen te nemen tegen geluidsoverlast van motorvoertuigen. De Gemeente is per slot van rekening verantwoordelijk voor de (geestelijke) gezondheid van haar burgers.
5. Richt een lokale bewonersgroep op en sluit U als groep aan bij de NEFOM. Zodoende vergroot U het draagvlak van de NEFOM voor de wettelijke maatregelen die door de rijksoverheid genomen moeten worden.