



NEFOM-visie op het meten 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 het isoleren tegen overlast van verkeerslawaai is duur en een lapmiddel.

Het aantal woningen dat niet voldoet aan de WHO-geluidrichtlijn betreft 3,3 miljoen langs stedelijke wegen en 114 duizend langs provinciale wegen. Om wel aan de WHO-richtlijn te voldoen zijn maatregelen nodig met hoge kosten, zoals € 33 miljard voor gevelisolatie bij woningen, jaarlijks € 45 miljoen voor lawaaivermindering van provinciaal wegverkeer plus € 550 miljoen aanvullende gevelisolatie.

NEFOM-stelling:

Het verminderen van het verkeerslawaai aan de bron is goedkoper, sneller en duurzamer. De invoering van de Omgevingswet op 1 januari 2022 geeft aanleiding en houvast om verkeerslawaai beter te meten, slimmer te handhaven en vooral bij de bron aan te pakken.

De Omgevingswet is een feit en een kans:

Lokale overheden nemen het voortouw en vragen om steun vanuit de landelijke overheden. Van lokale afsluitingen van wegen en gemeentelijke moties tot kamervragen, er wordt van alle kanten een beroep op de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid gedaan om samen met gemeenten, waterschappen en provincies tot nieuw beleid te komen. Met name in het kader van het invoeren van de Omgevingswet op 1 januari 2022.

Met de komst van de Omgevingswet wordt het omgevingsrecht opnieuw vormgegeven. Een groot aantal wetten zoals de Wet milieubeheer, de Wet ruimtelijke ordening, maar ook de Wet geluidhinder zal geheel of gedeeltelijk in het stelsel van de Omgevingswet worden geïncorporeerd. De Aanvullingswet geluid Omgevingswet bepaald de regelgeving voor geluid afkomstig van infrastructuur.

De belangrijkste wijziging om omgevingslawaai te beheersen is de uitbreiding naar bestaande situaties. Nu wordt alleen bij een verandering aan een (spoor)weg of plaatsing van een gebouw naar de geluidsnormen gekeken. Daardoor heeft het geluid de afgelopen jaren ongehinderd kunnen toenemen door de groei van het verkeer. Onder de nieuwe wet moet er vaker en meer geluidsbrongegevens worden ingediend. Deze data wordt bepaald over een kalenderjaar met een aantal basisgegevens.

Zonder aanpassing van de meetwijze van de geluidsoverlast van motorvoertuigen zijn de mogelijkheden tot het aanpakken ervan beperkt. NEFOM acht dit belangrijk omdat de Omgevingswet de komende jaren een centrale rol gaat spelen bij het bepalen van de kwaliteit van de woon- en leefomgeving. Daarom doen we hierbij een aantal aanbevelingen om wel tot een gerichte en realistische inventarisatie en aanpak van overlastgevende geluidsbronnen in het verkeer te komen.

NEFOM-aanbevelingen:

Beter meten

Er wordt nu voor de bepaling van geluidsoverlast geen onderscheid gemaakt naar verschillende categorieën weggebruikers. Dit terwijl personenauto's en vrachtwagens geleidelijk schoner en stiller worden en motorfietsen, brommers, snorfietsen, scooters en andere L-categorie motorvoertuigen achterblijven. Het geluidsvolume van motorfietsen is inmiddels vergelijkbaar met zwaar vrachtverkeer. Bovendien wordt volgens TNO 25-33 procent van de motorfietsen zodanig aangepast dat de geluidsbegrenzing moedwillig overtreden wordt. Er is een vergelijkbare ontwikkeling bij een bepaalde categorie personenauto's en bij de pleziervaart en waterscooters: aanpassingen aan het voertuig waarmee het geluidsvolume verhoogd wordt en de overlast en hinder toeneemt.

NEFOM deelt de stelling van TNO (2019c) dat voor een effectieve aanpak van de geluidshinder de hinder en de hindersituatie in Nederland nauwkeuriger en actueler in kaart gebracht moet worden, waaronder de locaties, types voertuigen en rijgedrag middels monitoring op hinderlocaties. Motorfietsen zouden daarbij apart moeten worden opgenomen in hinderenquêtes.

Dit biedt de mogelijkheid aan gemeenten, waterschappen en provincies om een gericht bronbeleid te voeren met specifieke maatregelen om stads – en dorpskernen, landschappelijk waardevolle gebieden en stiltegebieden te beschermen tegen geluidshinder.

Slimmer handhaven

De praktijk leert dat de politie met het huidige arsenaal aan handhavingstechnieken weinig of geen mogelijkheden heeft tot handhaving. Te complex, tijdrovend en duur. Door lokale overheden getroffen maatregelen worden teniet gedaan door het gebrek aan handhaving, de financiële tekorten bij vele gemeenten belemmeren investeringen op dit vlak zoals akoestische flitspalen en geluidsapps voor BOA's en andere handhavers.

Deze investeringen zijn alleen mogelijk als de opbrengst van de boete in de gemeentekas vloeit, zoals bij overtreding op gemeentelijke parkeerterreinen reeds het geval is. Dit maakt slimme handhaving financieel haalbaar.

Daarnaast is de invoering van een verplichte APK voor motoren in navolging van andere Europese landen een even simpel als effectieve maatregel. Waarbij dit uitdrukkelijk ook een geluids-apk zou moeten zijn.

Begin bij de bron

Voor NEFOM heeft de aanpak van (ernstige) geluidsovertreders op basis van datasets die onderscheid maken naar hindersituatie en oorzaken van de hinder, de voorkeur boven een generiek beleid dat gericht is op kostbare en tijdrovende isolatie-maatregelen. Het draagt bij aan het rechtvaardigheidsgevoel van burgers dat overlastgevers aangesproken worden op en verantwoordelijk zijn voor de schade die zij toebrengen aan de kwaliteit van de woon – en leefomgeving. Zo verminderen we stress en ergernis vanwege lawaai en vergaande gezondheidsklachten, en worden kwetsbare locaties beter beschermd.



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.

Onze 5 actiepunten voor de aanpak geluidsoverlast motorvoertuigen

Opgesteld in overleg en/of op advies van: aangesloten groepen, TNO, gemeenten en de G4.

- 1. Verlaging geluidsnorm** voor motorfietsen en andere voertuigen in de L-categorie naar een maatschappelijk aanvaardbare norm.
- 2. Een algeheel verbod op regelbare uitlaatsystemen** voor motorvoertuigen die afwijking veroorzaken van de geluidsemissie volgens de typegoedkeuring. In combinatie met een APK met geluidtest en strikte handhaving.
- 3. Wettelijke mogelijkheid voor de gemeente om een maximum aan dB(a)** voor woongebieden in te voeren: 75 dB(A) langs de weg en 70 dB(A) bij de gevel voor de dag en de avond met vermindering van 5 – 10 dB(A) voor de nachtperiode.
- 4. Wettelijke mogelijkheid voor de gemeente tot het invoeren van inrijverboden** voor specifieke categorieën voertuigen die overlast veroorzaken.
- 5. Een wettelijk kader tot een verbeterd en vereenvoudigd systeem voor handhaving** op geluidsoverlast door motorvoertuigen met inzet van nieuwe IT-middelen zoals de akoestische flitspaal of handhavingsapps.