



Zorgplicht overheid bij aanpak geluidsoverlast

Verlaging van de huidige geluidsnormen

Allereerst willen wij de doelstelling van de NEFOM toelichten. Zoals uit ons logo kan worden afgeleid, streven wij naar een verlaging van de huidige geluidsnormen voor motorvoertuigen. Deze geluidsnormen zijn Europese normen en gelden dus voor de gehele Europese Unie. Zoals reeds gemeld, bedragen deze geluidsnormen voor personenauto's momenteel 73 dB(A) volgens de Euro-5 norm. Deze geluidsnorm voor personenauto's zal verlaagd worden naar 68 dB(A) volgens Euro-6. Dat betekent dat er een groot verschil is tussen de geluidsnorm voor personenauto's en de geluidsnormen voor motorfietsen. Wij vinden dat de geluidsnormen voor personenauto's en motorfietsen gelijk getrokken moeten worden. Daarbij hebben wij als doel geformuleerd: 70 dB(A) voor *alle* motorvoertuigen.

Ook bij originele motorfietsen onnodig geluid ongeoorloofd

Veel motorrijders hebben een originele uitvoering met de daarbij behorende uitlaat. Het geluid dat deze motorfietsen voldoet aan de huidige Europese norm, maar dat geluid ligt wel boven het maximale geluid dat wij als doel voor de toekomst hebben geformuleerd.

Dat wil overigens niet zeggen, dat er bij het rijden met deze originele motor nimmer sprake is van een overtreding, die aanleiding kan zijn tot een bekeuring. Als je met de motor onnodig geluid produceert, kan de politie een bekeuring uitreiken zonder dat daarvoor een zogenaamde statische meting hoeft te worden verricht.

Dat is neergelegd in artikel 57 Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV), dat luidt:

"Bestuurders van een motorvoertuig, bromfietzers en snorfietzers mogen met hun voertuig geen onnodig geluid veroorzaken."

In het verleden is hierover natuurlijk geprocedeerd, hetgeen uiteindelijk geleid heeft tot een procedure bij de Hoge Raad.

De advocaat-generaal heeft in zijn advies aan de Hoge Raad een duidelijk standpunt ingenomen en daarin gesteld dat van onnodig geluid sprake is, zodra het veroorzaakte geluid het normale, door auto's veroorzaakte geluid te boven gaat. De Hoge Raad heeft dit advies overgenomen in zijn arrest van 22 mei 1973.

Op 16 juni 2008 heeft ook Hof Leeuwarden een dergelijke zaak beoordeeld. Het Hof oordeelde dat het oordeel van de agent voldoende was om met toepassing van artikel 57 RVV een boete op te leggen, terwijl evenmin een formele geluidsmeting daartoe vereist is. Een ambtsedige verklaring van de verbalisant is dus voldoende.

Overigens staat ook op de site van de MAG dat het produceren van onnodig geluid tot een boete kan leiden zonder enige technische meting.

Rapporten van Gezondheidsraad en RIVM

In de afgelopen decennia hebben zowel de Gezondheidsraad als het RIVM uitgebreide rapportages uitgebracht over de effecten van omgevingsgeluid op onze gezondheid. Zo kan de blootstelling aan omgevingsgeluid psychische stress veroorzaken: als iemand maar vaak en lang genoeg wordt blootgesteld aan onvermijdbaar omgevingsgeluid, kan dat schadelijk zijn voor de gezondheid. Effecten kunnen ook het gevolg zijn van de beoordeling ('appraisal') van het geluid.

Sedert de oprichting van de NEFOM op 3 juli 2020 hebben zich steeds meer bewonersgroepen als lid bij ons aangesloten. Op dit moment telt NEFOM 72 bewonersgroepen, verspreid over 11 provincies. Deze bewonersgroepen klagen allemaal over de geluidsoverlast, veroorzaakt door motorrijders, die vaak in groepen rijden en daarbij een oorverdovend geluid produceren. Juist dit gedrag van motorrijders tast de gezondheid van vele inwoners aan en deze groepen vragen ons om die reden passende maatregelen te bepleiten bij de Rijksoverheid.

Nieuwe WHO-richtlijnen Omgevingsgeluid

In oktober 2018 heeft de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) bovendien de richtlijnen omgevingsgeluid uitgebracht. Deze WHO-richtlijnen zijn een advies en bedoeld om de schadelijke gezondheidseffecten door geluid, zoals een verstoorde slaap en hinder, te verminderen. Nieuw in deze richtlijnen is dat rekening wordt gehouden met nieuwe inzichten, die inhouden dat de ernstigere gezondheidseffecten van geluid, zoals coronaire hartziekten, al bij lagere geluidniveaus optreden dan in het verleden werd aangenomen. Deze richtlijnen betreffen gemiddelde geluidniveaus voor dag en nacht per bron bij zwaarst belaste gevel - buitenshuis en zijn een hulpmiddel voor beleidsmakers en andere (lokale) professionals om ervoor te zorgen dat gezondheid beter wordt meegenomen in het geluidbeleid.

Belangrijk element hierbij is de vaststelling dat geluidsoverlast doorgaans weliswaar vaak van tijdelijke aard is, maar dat terugkerende (herhaalde), kortere en langdurige blootstelling aan geluid blijvende gevolgen voor de gezondheid oplevert.

Motie Schonis en nader onderzoek door RIVM

De Tweede Kamer heeft in 2018 de motie Schonis aangenomen, waarin de Tweede Kamer aan het RIVM heeft gevraagd om een nadere beoordeling van de WHO-richtlijnen had gevraagd ter versterking van het (inter)nationaal beleid en de mogelijke gevolgen daarvan voor de Nederlandse situatie, daaronder begrepen het geluidbeleid met het oog op de gezondheidsaspecten. Het RIVM heeft in 2020 de resultaten van dit onderzoek gepubliceerd. Hoofdboodschap van het RIVM is dat het geluidbeleid versterkt kan worden door het aan te passen aan de nieuwe inzichten van de WHO en dit beleid nadrukkelijker te richten op vermindering van gezondheidseffecten van geluid.

Volgens het RIVM worden in Nederland jaarlijks 6,1 miljoen personen blootgesteld aan geluidniveaus door wegverkeer hoger dan de WHO-advieswaarde van 53 dB (Lden). Daarnaast worden ruim 4,7 miljoen personen blootgesteld aan nachtelijke geluidniveaus, die groter of gelijk zijn dan de WHO-advieswaarde van 45 dB (Lnight). Het merendeel hiervan betreft personen die worden blootgesteld aan geluid van wegverkeer op gemeentewegen.

Het nationaal klimaatakkoord

Zoals bekend, zijn er in Parijs afspraken gemaakt met het oog op verlaging van uitstootgassen door motorvoertuigen in het kader van de internationaal gemaakte

afspraken ter bescherming van onze gezondheid, ons klimaat en het milieu.

Als uitvloeisel van deze internationale afspraken heeft de Rijksoverheid met provincies, gemeenten en enkele belangengroepen medio 2019 een nationaal klimaatakkoord gesloten.

Dit nationaal klimaatakkoord bevat een apart hoofdstuk over Mobiliteit.

Dit akkoord schetst de route naar een toekomstbestendig mobiliteitssysteem en maakt daarbij onderscheid in doelen voor 2030 en 2050.

Zo bevat dit klimaatakkoord het doel dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn. Onderdeel daarvan is stimulering van de (ontwikkeling van) elektrische bussen, bestelauto's, taxi's, vrachtauto's en personenauto's.

Deze switch naar elektrisch vervoer zal tegelijkertijd een geweldige bijdrage leveren aan vermindering van de huidige geluidsoverlast van motorvoertuigen.

De aanpak door de Europese Commissie

In 2019 heeft ook de Europese Commissie zich gebogen over deze problematiek en daarover het *"Handbook on the external costs of transport"* gepubliceerd.

De Europese Commissie constateert daarin dat de kosten van lawaai door motorfietsen zich manifesteren in kosten van gezondheidsproblemen en ergernis.

Voorts heeft de voorzitter van de Europese Commissie (EC) op 27 oktober 2020 in een brief aan enkele Europarlementariërs meegedeeld dat de regels inzake geluid in het verkeer overeenkomstig de richtlijnen van de WHO dienen te worden aangepast met het oog op de gevolgen voor de gezondheid. Deze aanpassing vormt onderdeel van de aangekondigde "Green Deal" van de EC.

De herbeoordeling van de regelgeving, die derhalve zowel vermindering van de uitstoot van schadelijke gassen, als vermindering van het geluidsvolume beoogt, is inmiddels gestart en zal zeker tot september 2021 (maar mogelijk nog wat langer) duren.

Samenwerking SOS-Europe

NEFOM heeft inmiddels contacten opgebouwd met belangenorganisaties in Duitsland, België, Luxemburg, Frankrijk en Oostenrijk. Deze organisaties werken samen onder de naam SOS-Europe. SOS staat hier voor "Save Our Silence".

In dit overleg worden ervaringen en maatregelen in de diverse landen besproken en gedeeld.

Beslissing Europese Commissie inzake Tirol

In dit kader is echter vermeldenswaard, dat Oostenrijk in de afgelopen periode al specifieke maatregelen heeft genomen om de geluidsoverlast door motorfietsen direct – al - te beperken met het oog op de bescherming van de volksgezondheid, waaronder een inrijverbod voor motorfietsen met een geluidsvolume van meer dan 95 dB(A), ook al voldoen deze motorfietsen aan de bestaande EU-normen. Deze maatregel geldt voor delen van Tirol en is van toepassing op een deel van het jaar, te weten van 10 juni tot en met 30 september.

Vertegenwoordigers van de motorrijders hebben bij de Europese Commissie hiertegen bezwaar gemaakt, maar de Europese Commissie heeft met verwijzing naar de bescherming van de gezondheid van de inwoners van Tirol deze bezwaren op 26 januari 2021 ongegrond verklaard.

Wij constateren dat de Europese Commissie van mening is dat met het oog op de bescherming van de gezondheid reeds nu onder de bestaande afspraken en verdragsbepalingen specifieke maatregelen mogelijk zijn.

Naar onze mening is deze recente beslissing mutatis mutandis eveneens van toepassing op de situatie in Nederland, temeer daar Nederland een veel grotere bevolkingsdichtheid heeft dan Tirol. Deze beslissing biedt dus nu al mogelijkheden tot het nemen van beheersmaatregelen, zoals een inrijverbod op wegafsluiting voor motorrijders gedurende het motorseizoen.

Gezamenlijk verzoek om brandstofmotor te verbieden

Recent hebben negen EU-landen (België, Nederland, Luxemburg, Denemarken, Oostenrijk, Griekenland, Ierland, Litouwen en Malta) gezamenlijk een brief geschreven aan de Europese Commissie met het verzoek om de brandstofmotor vanaf 2030 te verbieden.

Grote steden nemen het voortouw

De G-4 (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) hebben vorig jaar het initiatief genomen om gezamenlijk met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) te overleggen over de aanpak van geluidsoverlast.

In dit kader is vermeldenswaard dat de gemeente Amsterdam een Actieplan Schone Lucht heeft opgesteld, waarin per vervoerscategorie de omschakeling naar elektrisch vervoer als doel wordt geformuleerd. Voor tweewielers kent dit Actieplan specifieke doelen: motorfietsen in 2030 uitstootvrij en brom- en snorfietsen al in 2025.

Voorts kent de gemeente Den Haag sedert kort het Actieplan Geluid 2021-2023, waarin specifiek aandacht wordt geschonken aan de negatieve invloed van geluid op de gezondheid van de inwoners, een en ander met verwijzing naar de WHO-richtlijnen.

In 2020 hebben de burgemeesters van de gemeenten Krimpenerwaard en Lopik het initiatief genomen om een brief naar I&W te sturen met het verzoek om de geluidsnormen voor motorfietsen te verlagen, meer mogelijkheden te creëren voor inrijverboden voor motorfietsen gedurende het motorseizoen en een algeheel verbod van sportuitlaten en verwijderbare dB-killers.

Enkele andere gemeenten hebben een vergelijkbare brief naar I&W gestuurd. In aansluiting hierop heeft de gemeente Bergen (NH) alle gemeenten in Nederland benaderd met het voorstel om gezamenlijk met I&W te overleggen over de aanpak van geluidsoverlast door motorvoertuigen.

Gezondheidsaspecten cruciaal

Zoals uit de bovenvermelde plannen kan worden afgeleid, speelt de bescherming van de gezondheid van de inwoners een cruciale rol bij de aanpak van geluidsoverlast door motorvoertuigen.

Daarvoor kan verwezen worden naar de zorgplicht van de overheid om de gezondheid van burgers te beschermen, welke zorgplicht niet alleen in onze Grondwet, maar ook in het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens duidelijk is vastgelegd. Voorts vormen ook de rapporten van de Gezondheidsraad, het RIVM en de nieuwe WHO-richtlijnen omgevingsgeluid een belangrijke basis voor aanpak van geluidsoverlast door motorvoertuigen.

Factsheet Gezondheid en geluid

In dit kader leggen wij er nog eens de nadruk op dat motorrijders met 8% van het totaal aantal voertuigen 37% van de gezondheidskosten van lawaaivervuiling veroorzaken.

Gezien het belang van dit onderwerp hebben wij als NEFOM een [factsheet Gezondheid en geluid](#) gemaakt.

Wij vechten voor de bescherming van de gezondheid van onze bewonersgroepen, die lid zijn van de NEFOM.

