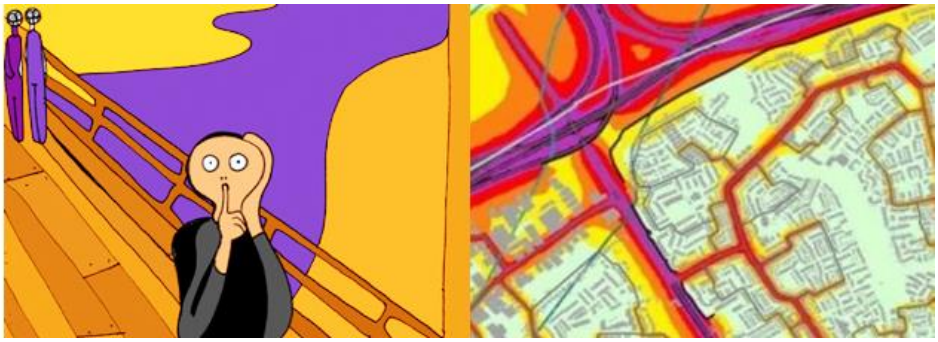
MAX 70dB(A)
NEFOM
Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen



Zijne Excellentie de Minister van Justitie en Veiligheid

Met afschrift aan:
- de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
- de minister van Infrastructuur en Waterstaat
- de minister van Binnenlandse Zaken

Krimpenerwaard, 9 februari 2021

Betreft: Maatregelen in kader geluidsoverlast motorvoertuigen

Geachte heer Grapperhaus,

In aansluiting aan onze brief van 6 augustus 2020 en uw reactie van 5 november 2020 vragen wij opnieuw uw aandacht voor de geluidsoverlast door motorvoertuigen, in het bijzonder die met betrekking tot motorfietsen.

Helaas moeten wij constateren dat tot op heden nog geen maatregelen zijn genomen om deze vaak excessieve geluidsoverlast te beperken, hoewel de overheid toch de wettelijke --- en duidelijke ---zorgplicht heeft om de gezondheid van burgers te beschermen.

1. Wetsbepalingen en verdragen

Artikel 21 Grondwet

In dit kader verwijzen wij allereerst naar artikel 21 van onze Grondwet. Dit artikel vormt een onderdeel van onze grondrechten en luidt:

> *De zorg van de overheid is gericht op de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.*

Deze zorgtaak van de overheid is zo wezenlijk, dat deze overheidstaak zelfs in onze Grondwet is opgenomen. In die zin heeft deze bepaling van de sociale grondrechten zoals geformuleerd in de Grondwet vooral het karakter van instructienormen aan voor de overheid. In dit kader is voorts van belang dat dit artikel expliciet spreekt over ‘bescherming én verbetering’ van het leefmilieu. Dat betekent naar onze mening dat deze zorgplicht een stuk verder gaat dan de meer gebruikelijke opdracht tot het nemen van een preventieve maatregel. Wij menen dan ook, dat deze grondwettelijke bepaling een actieve zorgplicht voor de overheid inhoudt.

Artikel 2 Europese Verdrag voor de rechten van de mens

Naast artikel 21 van de Grondwet is ook artikel 2 van het Europese Verdrag voor de rechten van de Mens (EVRM) van cruciaal belang. In dit kader is relevant dat artikel 2 lid 1 EVRM begint met de volgende zin:

> *Het recht van een ieder op leven wordt beschermd door de wet.*

Artikel 8 Europese Verdrag voor de rechten van de mens

Naast artikel 2 EVRM speelt ook artikel 8 EVRM een essentiële rol bij de bescherming van de gezondheid van de inwoners. Artikel 8 lid 1 luidt:

> *Een ieder heeft het recht op respect voor zijn privé leven, zijn familie- en gezinsleven, zijn woning en zijn correspondentie.*

De rechtspraak, gewezen met uitdrukkelijke verwijzing naar artikel 2 EVRM en artikel 8 EVRM, heeft inmiddels uiteraard een meer concrete invulling gegeven in een groot aantal gevallen. Wij menen dat uit de rechtspraak van het Europese Hof voor de Rechten van de Mens (EHRM) duidelijk voortvloeit dat deze bepalingen de Nederlandse overheid enerzijds de verplichting oplegt, de gezondheid van de burgers en hun gezinsleven te beschermen en anderzijds de verplichting oplegt tot het nemen van adequate maatregelen, als de gezondheid van burgers in gevaar is.

Artikel 2 en artikel 6 Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU)

Ook het Verdrag betreffende de Europese Unie biedt bescherming van de inwoners. Zo luidt artikel 2:

> *…. eerbied voor de menselijke waardigheid, vrijheid, democratie, gelijkheid, de rechtsstaat en eerbiediging van de mensenrechten, waaronder de rechten van personen die tot minderheden behoren. Deze waarden hebben de lidstaten gemeen in een samenleving die gekenmerkt wordt door pluralisme, non-discriminatie, verdraagzaamheid, rechtvaardigheid, solidariteit en gelijkheid van vrouwen en mannen.*

Dit artikel refereert in algemene zin aan ‘de mensenrechten’, maar dient gelezen te worden in combinatie met artikel 6 lid 1 VEU.

De eerste zin van dit artikel luidt:

> *De Unie erkent de rechten, vrijheden en beginselen die zijn vastgesteld in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie van 7 december 2000, als aangepast op 12 december 2007 te Straatsburg, dat dezelfde juridische waarde als de Verdragen heeft.*

Vervolgens luidt artikel 6 lid 3 VEU:

> *De grondrechten, zoals zij worden gewaarborgd door het Europees Verdrag tot bescherming van de rechten van de mens en de fundamentele vrijheden en zoals zij voortvloeien uit de constitutionele tradities die de lidstaten gemeen hebben, maken als algemene beginselen deel uit van het recht van de Unie.*

Artikel 6, eerste lid en artikel 6 derde lid VEU leggen derhalve de rechten, vrijheden en beginselen die zijn vastgesteld in het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie onverkort vast. Dat betekent dat de grondrechten, neergelegd in het EVRM en de VEU dezelfde juridische waarde en strekking heeft.

2. Geluid en gezondheid

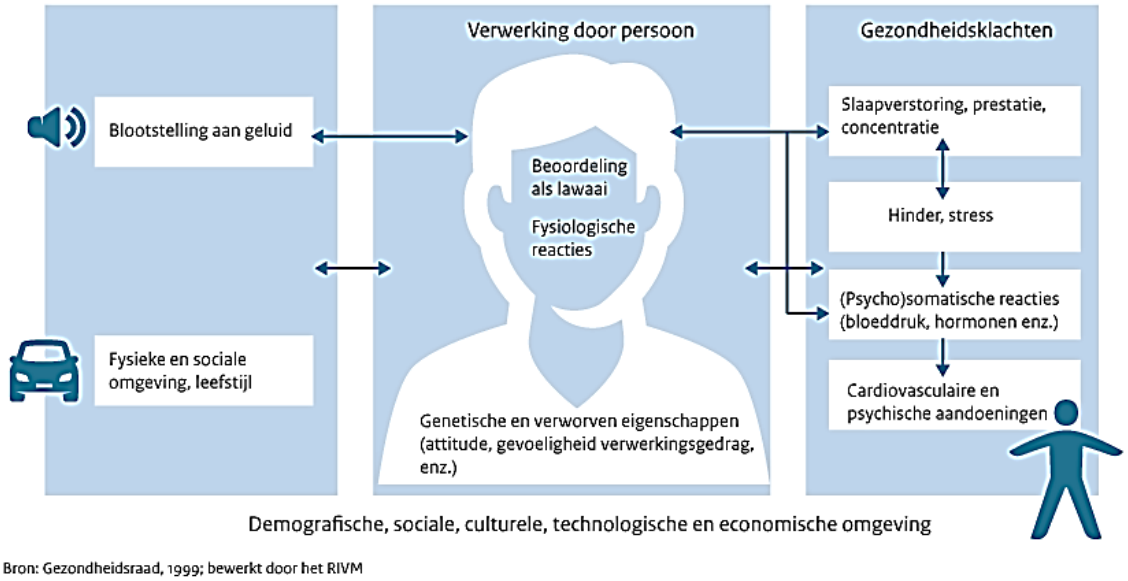
Rapport Gezondheidsraad

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 zich maar vaak en lang genoeg ergert/stoort aan het omgevingsgeluid, kan dat ook schadelijk zijn voor de gezondheid. Effecten kunnen ook het gevolg zijn van de beoordeling ('appraisal') van het geluid.

In onderstaand model, ontleend aan het rapport van de Gezondheidsraad uit 1999 wordt verondersteld dat een deel van de gezondheidseffecten van geluid ontstaan doordat een individu het geluid (soms onbewust) als ongewenst beoordeelt. Deze negatieve beoordeling van geluid kan niet alleen tot acute fysiologische effecten leiden, maar ook tot psychologische effecten (zoals hinder) leiden.

Model voor de relatie tussen geluid en gezondheid



Bron: Gezondheidsraad, 1999; bewerkt door het RIVM

Nieuwe WHO-richtlijnen omgevingsgeluid

De Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) heeft bovendien in oktober 2018 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 dat de ernstigere gezondheidseffecten van geluid, zoals coronaire hartziekten, al bij lagere geluidniveaus optreden dan in het verleden werd aangenomen. De 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.

Illustratief in dit kader is onderstaand staatje:

Geluidbron	**Lden**	**Lnight**
Wegverkeer	53dB	45dB
Railverkeer	54dB	44dB
Vliegverkeer	45dB	40dB
Windturbines	45dB	--

Geluidsniveaus boven Lden worden geassocieerd met negatieve gezondheidseffecten en boven Lnight met negatieve effecten op slaap.

Consequenties voor Nederland

Het RIVM heeft in 2020 de resultaten gepubliceerd van een onderzoek naar de verhouding tussen deze nieuwe WHO-richtlijnen en (de effecten van) het actuele Nederlandse geluidbeleid. Dit onderzoek heeft het RIVM uitgevoerd naar aanleiding van de motie-Schonis.

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.

Dit kan in onderstaande tabel als volgt worden weergegeven:

Geluidbron	**L_{den} WHO**	**Aantal of percentage personen > WHO**		**L_{night}**	**Aantal of percentage personen > WHO**	
Wegverkeer	53dB	6.144.400	36%	45dB	4.735.000	28%
Railverkeer	54dB	319.100	1,9%	44dB	468.500	3%
Vliegverkeer	45dB	2.097.800	12%	40dB	219.800	1%
Windturbines	45dB	9.100	0,05%	--	nvt	nvt

Het RIVM berekent, dat in Nederland jaarlijks ongeveer 750 mensen een coronaire hartziekte krijgen door teveel geluid van wegverkeer. Het aantal sterfgevallen door coronaire hartziekte door geluid is naar schatting 65 per jaar. Het aantal mensen dat ernstige hinder of ernstige slaapverstoring ondervindt door de blootstelling aan geluid van wegverkeer ligt hoger met respectievelijk ruim 950.000 personen en ruim 540.000 personen.

Schematisch weergegeven:

Effect	**Personen**
Sterfte aan coronaire hartziekten	65
Ontstaan van coronaire hartziekten	750
Ernstige slaapverstoring	541.000
Ernstige hinder	957.400

Kosten van lawaai

De Europese Commissie heeft zich in de afgelopen jaren over het onderwerp gebogen en publiceerde in 2019 het "Handbook on the external costs of transport".
In het rapport worden meerdere vormen van externe kosten van transport beschreven, onderzocht en gecalculeerd, zoals kosten van ongelukken, luchtvervuiling, klimaatverandering en ook die van lawaai (noise pollution).
De Europese Commissie constateert in dit rapport dat de kosten van lawaai zich manifesteren in kosten van gezondheidsproblemen en van ergernis. Ergernis is de hinder, die mensen ondervinden, wanneer ze worden blootgesteld aan verkeerslawaai. Het kan mensen belemmeren bij het uitvoeren van bepaalde activiteiten, wat kan leiden tot een verscheidenheid aan negatieve reacties, waaronder irritatie, teleurstelling, angst, uitputting en slaapstoornissen.
De onderzoekers calculeren de kosten van lawaai door motorvoertuigen als volgt:

Transportmodus	**Totale kosten EU**	**Gemiddelde kosten EU**	
	€ mld	**€-cent per pkm**	**€-cent per vkm**
Auto	26.2	0.6	0.9
Motorfiets	14.8	9.4	9.4
Bus	0.8	0.4	8.0
Touringcar	0.9	0.2	4.7
Vrachtwagen	14.5	0.4 – 1.6	1.1 – 7.2

(pkm = personenkilometer, vkm = voertuigkilometer)

Motorfietsen blijken per gereden kilometer met afstand de grootste lawaaikostenpost, groter dan de grootste vrachtwagen en zelfs groter dan een bus inclusief passagiers.
De absurde omvang van het geluidsvolume door motorfietsen blijkt uit een vergelijking met de personenauto. (We nemen dan aan dat de kostenverhouding voor heel Europa zeker ook op het dichtbevolkte Nederland van toepassing is.)

Transportmodus	**Gezondheidskosten**		**Aantal voertuigen**[1]		**Aantal kilometers**	
	absoluut	**%**	**absoluut**	**%**	**absoluut**	**%**
auto	26.2 mld	63	8.677.911	92	122.491.000.000	99.9
motorfiets	14.8 mld	37	679.848	8	160.650.400[2]	0.1
		100		100		100

Met 0.1% van de gereden kilometers zorgen motorrijders met 8% van het aantal voertuigen voor 37% van de gezondheidskosten van lawaaivervuiling.

Piek geluiden of gemiddelden

In onderzoeken en wetenschappelijke artikelen wordt veelal gesproken van L-den of L-night. Dit zijn gemiddelden over een bepaalde tijd (vaak 8 of 24 uur). Mensen worden over het algemeen niet ziek van gemiddelden, maar juist van terugkerende piekgeluiden. Piekgeluiden zeggen ook iets over de bron die de geluidoverlast veroorzaakt, en is daarom van grote invloed op de gemiddelden. Wij vragen u dan ook om de piekgeluiden van motorvoertuigen te maximeren.

Dat mag niemand verbazen gezien de hoeveelheid lawaai, die een motorfiets nog steeds mag produceren in vergelijking met een personenauto die immers wettelijk standaard is gemaximeerd op 74 dB(A):

Cilinders cm3	**Maximum allowed motorbikes**
80 cm3	91 dB(A)
125 cm3	92 dB(A)
350 cm3	95 dB(A)
500 cm3	97 dB(A)
750 cm3	100 dB(A)
1000 cm3	103 dB(A)
> 1000 cm3	106 dB(A)

[1] CBS Statline

[2] Volgens de Stichting wetenschappelijk onderzoek verkeersveiligheid rijden motorrijders gemiddeld 2300 km per jaar – https://www.swov.nl/feiten-cijfers/fact/motorrijders-hoeveel-wordt-er-nederland-op-de-motor-gereden

3. Heroverweging bestaande geluidsnormen

Herbeoordeling huidige Europese geluidsnormen
Naar aanleiding van vragen van enkele Europarlementariërs over de huidige Europese geluidsnormen heeft de voorzitter van de Europese Commissie in een brief van 27 oktober 2020 meegedeeld, dat besloten is tot een herbeoordeling van de huidige geluidsnormen en dat deze herbeoordeling onderdeel vormt van de aangekondigde “Green deal”.

De voorzitter van de Europese Commissie heeft in deze brief tevens aangegeven dat deze herbeoordeling enige tijd in beslag zal nemen en dat deze herbeoordeling door de Europese instellingen naar verwachting de periode tot eind 2021 in beslag zal nemen. Het is echter niet uitgesloten dat het onderzoek voor deze herbeoordeling zelfs nog wat langer zal duren.

Recente beslissing Europese Commissie
In dit kader is echter vermeldenswaard, dat Oostenrijk in de afgelopen periode specifieke maatregelen had genomen om de geluidsoverlast door motorfietsen direct al te beperken met het oog op de bescherming van de volksgezondheid. Deze maatregel gold voor Tirol en was van toepassing op een deel van het jaar, te weten van 1 april 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 de bezwaren op 26 januari 2021 afgewezen.

Wij constateren derhalve 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 op dezelfde gronden eveneens van toepassing op de situatie in Nederland.

4. Verzochte maatregelen

Nu de herbeoordeling van de huidige geluidsnormen door de Europese Commissie nog enige tijd in beslag zal nemen, verzoeken wij u – tenminste voor een periode van drie jaar – met het oog op de bescherming van de gezondheid van de inwoners van Nederland een aantal maatregelen te treffen voor de duur van het reguliere motorseizoen (van 1 april tot en met 30 september). Daartoe doen wij een beroep op de recente beslissing van de Europese Commissie in de casus Tirol.

Echter: de bevolkingsdichtheid in Nederland is een stuk hoger dan die in Tirol, hetgeen voor Nederland een strengere norm dan die in Tirol rechtvaardigt.
Aangezien heel veel inwoners van Nederland veel geluidsoverlast ondervinden van motorfietsen, die veel meer geluid produceren dan maatschappelijk aanvaardbaar is en daarmee de gezondheid van inwoners in gevaar brengen, verzoeken wij u op de kortst mogelijke termijn de volgende maatregelen te nemen:

- een algeheel verbod van het gebruik van sportuitlaten in vermelde periode
- een algeheel verbod op het gebruik van regelbare uitlaatsystemen voor motorfietsen op de openbare weg, waaronder kleppen in de uitlaat, verwijderbare dB-killers en andere mechanische of elektronische regelsystemen, in genoemde periode
- een algeheel verbod van motorfietsen, die een stationair geluid produceren van meer dan 80 dB(A), in vermelde periode
- wettelijke mogelijkheid voor een gemeente tot het invoeren van een inrijverbod voor motorfietsen die stationair meer geluid veroorzaken dan 80 dB(A), een en ander via het instellen invoeren van een milieuzone of andere beperkende maatregelen in vermelde periode
- een algeheel verbod in vermelde periode om in groepen van meer dan 5 motorrijders te rijden over provinciale wegen en dijkwegen, in beheer van een gemeente of een waterschap.

Bovenvermelde verzochte maatregelen raken niet alleen uw werkterrein en bevoegdheid, maar ook die van enkele andere ministeries. Wij nemen aan dat u voor de beoordeling van de door ons verzochte maatregelen daartoe met hen overleg wilt plegen. Met het oog hierop hebben wij een afschrift van deze brief gestuurd aan:

- de minister van Infrastructuur en Waterstaat
- de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport
- de minister van Binnenlandse Zaken

In verband met het naderende motorseizoen verzoeken wij u voor 1 april 2021 uw gezamenlijke beslissing op de verzochte maatregelen aan ons mede te delen, zodat wij de aangesloten bewonersgroepen, inmiddels al 67 in 11 provincies tijdig daarover kunnen informeren.

Vertrouwende op uw spoedige reactie.

Ons Juridisch team:

Met vriendelijke groet,
Namens de NEFOM

Dhr. O. Hardenberg
voorzitter

MAX
70dB(A)
NEFOM
Nederlandse Federatie
Omgevingslawaai
Motorvoertuigen

Nota Bene
Gelijkheidsbeginsel: Voor autoverkeer hanteert de Rijksoverheid (binnenkort) de maximale geluidsnorm van 70 dB(A). Dit wordt in beginsel jaarlijks gecontroleerd via de verplichte APK. Vanuit het gelijkheidsbeginsel zouden die maximumnorm en de APK zich ook moeten gaan uitstrekken naar andere motorvoertuigen, waaronder motoren en scooters. Ook voor die categorieën dient de maximale geluidsuitstoot dus te worden bepaald op 70 dB(A). En net als bij auto's moet een geluidscheck voor motoren en scooters worden meegenomen in de verplichte jaarlijkse APK-controle.
De motorenproblematiek: Het lijkt er misschien op dat de NEFOM zich met name op de bestrijding van geluidsoverlast door motoren en scooters richt. Maar dat is onjuist. Onze insteek richt zich ook op andere motorvoertuigen die meer dan 70 dB(A) produceren. Wel is het zo, dat het vooral een substantieel deel va de motorrijders is (naar schatting tenminste 30 %), dat in vele woon-en stiltegebieden zorgt voor ernstige, onaanvaardbare geluidsoverlast. Wij willen de politiek op de verschillende niveaus bewegen hieraan binnen afzienbare tijd een einde te maken. Dit kan door het invoeren van concrete beleidsmaatregelen en een helder toetsings- en handhavingskader.