

# Nieuwsbrief

September 2021



Beste Mensen,

Vertegenwoordigers van ruim 90 bewonersgroepen zijn de geluidsoverlast zat, willen NU actie en eisen maatregelen van de overheid.

Tijdens de Jaarvergadering van de NEFOM op 24 september 2021 waren de vertegenwoordigers van de Bewonersgroepen het roerend met elkaar eens. De geluidsoverlast van motorvoertuigen moet dringend aangepakt worden met duidelijke maatregelen. Mensen worden letterlijk ziek van het verkeersgeluid en willen de overlast van motorvoertuigen niet meer ontvluchten,

De NEFOM doelstellingen staan als een paal boven water: Voor de Langere termijn “uiterlijk per 1 juni 2023 een maximale geluidsnorm van 70 dB(A) voor alle motorvoertuigen”. Voor de korte termijn “Geluidsoverlast op de agenda’s van beslissers en afsluiting van wegen voor motorvoertuigen die overlast veroorzaken”. Het afsluiten van wegen is geen doel van de NEFOM, maar wordt bij gebrek aan beter gezien als een middel duidelijk te maken dat er echt een probleem is.

Stand van Zaken:

- De NEFOM bestaat nu uit meer dan 90 bewonersgroepen in 12 provincies, die zich gezamenlijk sterk maken om de geluidsoverlast van motorvoertuigen aan te pakken
- Binnen één jaar is de NEFOM een begrip geworden, belangenorganisaties en gemeentes verwijzen klagers naar de NEFOM om gezamenlijk een geluid te laten horen.
- Er is algemene erkenning omtrent de relatie tussen geluidsoverlast en gezondheid. Het wetenschappelijk bewijs staat als een paal boven water, en wordt niet bestreden.
- Het Ministerie I&W heeft begrip voor de NEFOM doelstellingen en zoekt naar middelen om de overlast terug te dringen.
- Een groot aantal Nederlandse gemeentes heeft zich aangesloten bij het initiatief van de Gemeente Bergen aan Zee, om gezamenlijk maatregelen te nemen tegen de geluidsoverlast van motorvoertuigen
- Samen met andere soortgelijke organisaties in andere Europese landen, wordt gewerkt aan gezamenlijke acties onder de paraplu van SOS-Europe (Save Our Silence)

**Samenwerking** De rolverdeling tussen een centrale NEFOM en lokale bewonersgroepen wordt zeer gewaardeerd.

De Lokale groepen spreken gemeentes aan op hun verantwoordelijkheid om de geluidsoverlast aan te pakken. Hier worden middelen ingezet waarbij de politie handhaaft op geluidsovertredingen, bijvoorbeeld met art 57 RVV. Verder kunnen gemeentes wegen en gebieden afsluiten voor lawaaiige motorvoertuigen. De NEFOM zorgt voor landelijk overleg met ministeries en koepels, om structurele maatregelen te realiseren, met als belangrijkste doel om de geluidsnormen te verlagen en de gemeente mogelijkheden te geven om lawaaiige voertuigen selectief te weren.

**Acties en overleggen** Voor de komende periode zijn verschillende acties voorbereid, om aandacht te krijgen voor dit probleem, en de overheden duidelijk te maken dat er nu echt maatregelen genomen moeten worden.

Namens het NEFOM bestuur Tony Hardenberg, voorzitter

## WHO scherpt normen aan

De uitstoot van schadelijke stoffen bedreigt de gezondheid meer dan eerder was gedacht, aldus de VN-organisatie. Lees het [NRC artikel](#) van 24 september jl.

De wereldgezondheidsorganisatie (WHO) scherpt de normen aan voor luchtvervuiling, veroorzaakt door onder meer landbouw, rijden over asfalt en verbranding van fossiele brandstoffen door de industrie. De uitstoot van schadelijke stoffen bedreigt de gezondheid meer dan eerder was gedacht, aldus de VN-organisatie.

Er is „nieuw bewijs” dat luchtvervuiling schadelijk is voor de volksgezondheid, zegt de VN-organisatie, ook bij lagere waarden. In totaal overlijden jaarlijks wereldwijd 7 miljoen mensen aan de gevolgen ervan, zegt de WHO. Dat zou te vergelijken zijn met de dodelijke effecten van roken en obesitas.

Wat de NEFOM betreft hoort hier ook bij de “verbranding van fossiele brandstoffen door motorvoertuigen” die vele recreatieve kilometers denken te moeten maken en hierbij zorgen voor luchtvervuiling en geluidsoverlast. Deze normen hebben direct invloed op de **geluidsoverlast dezelfde motorvoertuigen** veroorzaken, en ondersteunen onze lobby voor elektrificatie van alle motorvoertuigen.



Infopagina's over de Europese Unie  
Europees Parlement

## Luchtverontreiniging en geluidshinder

Luchtverontreiniging en geluidsoverlast zijn schadelijk voor onze gezondheid en het milieu. De oorzaken voor luchtverontreiniging zijn voornamelijk terug te voeren op de industrie, het vervoer, de energieopwekking en de landbouw. Met haar [luchtkwaliteitsstrategie van 2013](#) beoogde de EU dat de bestaande luchtkwaliteitswetgeving uiterlijk in 2020 volledig nageleefd werd en stelde de Unie nieuwe langetermijndoelstellingen vast voor 2030. In het kader van de Europese Green Deal is de EU momenteel deze normen aan het herzien zodat ze beter afgestemd zijn op de aanbevelingen van de Wereldgezondheidsorganisatie. De EU wil ook de algemene EU-wetgeving voor schone lucht verbeteren door lessen te trekken uit [de geschiktheidscontrole van 2019](#) van de [richtlijnen inzake luchtkwaliteit](#). De [richtlijn inzake omgevingslawaa van 2002](#) helpt geluidsniveaus binnen de EU in kaart te brengen en de nodige maatregelen te treffen om die niveaus terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau. Geluidshinder afkomstig van specifieke bronnen wordt in een [aparte wetgeving](#) geregeld.

## GELUIDS-EN LUCHTVERVUILING IN DE STAD VEREIST LANGE TERMIJN STRATEGIE

Het oplossen van problemen in de stad op het gebied van geluidsoverlast en luchtvervuiling vereist een lange termijn strategie. Als dit op de juiste manier wordt aangepakt, kan het de kwaliteit van leven sterk verbeteren voor miljoenen Europeanen.

5 miljoen inwoners van de Europese stedelijke gebieden worden blootgesteld aan geluidsniveaus die hoger zijn dan wordt aanbevolen door de WHO. Volgens het Europees Milieuagentschap, kan het blootgesteld worden aan geluidsoverlast door verkeer jaarlijks leiden tot 43.000 gevallen van hart-en vaatziekten en 10.000 gevallen van vroegtijdig overlijden. Luchtverontreiniging veroorzaakt naar schatting een half miljoen vroegtijdige sterfgevallen per jaar in Europa. In de afgelopen 20 jaar is de luchtkwaliteit in Europese steden verbeterd, maar het tempo waarmee schadelijke stoffen in de lucht afnemen, is gedaald. Verdergaande urbanisatie en

klimaatverandering zijn de belangrijkste oorzaken van een toenemende lucht-en geluidsvervuiling in de komende jaren.

**BINNENLANDS  
BESTUUR**

BESTUUR EN ORGANISATIE FINANCIËN RUIJTE EN MILIEU SOCIAAL DIGITAAL CARRIÈRE



## **Te luid is uit . . zouden sprookjes echt bestaan?**

In de Motoplus van 16 sept 2021 schrijft Hoofdredacteur Erik Bulsing een artikel over [geluidsoverlast door motorfietsen](#). Zijn conclusie is duidelijk:

- Er is geen geluidsprobleem met motorfietsen
- Bewonersgroepen en NEFOM zijn leugenachtig
- Journalisten en gemeentebesturen zijn doof en dom
- Ja, sommige motorfietsen maken wel erg veel lawaai maar
- Het is geen probleem omdat de motorrijders hun rechterhand goed onder controle hebben

Enkele zinnen uit dit artikel:

“Steeds meer motorrijders schroeven hun dB-killers weer in hun uitlaten. Een groeiend aantal motorrijders vervangt te luide uitlaten weer door het standaardmodel. Toerclubs besluiten dijkwegen te mijden. Steeds meer motorrijders rijden bewust. Doe mee. Alleen dan kunnen we met z'n allen overal blijven rijden.”

“Alleen zo kunnen we met z'n allen overal ook blijven rijden, want onze tegenstanders hebben elkaar gevonden in de NEFOM, een club die motorrijders met pertinente onwaarheden over geluid maar al te graag in een kwaad daglicht zet en leugens verspreidt over het geluid van motorfietsen. “

“Helaas trappen onwetende journalisten en gemeentebesturen daar met beide benen in”

“en wat te denken van een KTM 1290 die bij de referentiemeting (86) . . maar in de praktijk veroorzaken de 160 paardekrachten maar liefst 99 db(A).”

“Bij alle motoren blijkt vooral dat het verschil tussen rustig voorbij rijden met constant gas of juist voluit accelereren vaak tot wel 10 dB(A) kan oplopen, bij genoemde KTM scheelt het zelfs 17 dB(A).

Dus of er wegen en zelfs regio's worden afgesloten voor motorrijders hebben ook vooral zelf in onze rechterhand”

Helaas merken bewoners niet veel van deze initiatieven en moeten dus blijkaar maar afwachten wanneer de motorrijder denkt dat het weer eens tijd is om maar weer eens “voluit accelereren” want waarvoor koopt hij anders zo'n motorfiets?



## **Motorverbod Zuiderdijk blijft in weekend gelden, volgens bestuur hoogheemraadschap veroorzaken motoren overlast**

Motoren worden langs polderwegen richting de Zuiderdijk al gewezen op het motorverbod, zoals hier op de Elbaweg in Hem. © Foto Mediahuis / Cees Beemster

Het motorverbod in de weekeinden van april tot november op de Zuiderdijk van Venhuizen tot Hoorn blijft van kracht. Dit hebben de dijkgraaf en de hoogheemraden van het hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier besloten.



## Vragen aan leden van de 2<sup>e</sup> Kamer

### Onderwerp: Uw vragen over geluidsoverlast van motoren (2021Z15297)

Geachte heer Van Raan en mevrouw Van Esch,

Met blijdschap nam ik kennis van uw vragen met betrekking tot de geluidsoverlast van motoren (vraag 2021Z15297). Als omwonende van een drukke provinciale weg ervaar ik (en met mij vele mede anderen) veel overlast van motorrijders die onnodig opzettelijk en extreem geluid veroorzaken door hard optrekken en/of rijden met aangepaste uitlaat. Graag deel ik een aantal mijn bevindingen uit een dik jaar burgeronderzoek en activisme met u, misschien kan dit nuttig zijn.

Het is zowel een simpel als een complex probleem. Simpel omdat de gewenste uitkomst als een paal boven water staat: het is onredelijk dat weinigen voor hun lawaai-plezier het levensgenot en de gezondheid van velen schaden. Complex omdat dit resultaat mogelijk is door een samenspel van vele factoren. Elk van die zaken alleen kan het probleem niet oplossen. Neem de APK-plicht: deze zou makkelijk te omzeilen zijn door de uitlaat voor en na de keuring om te wisselen. Natuurlijk is een APK-plicht niet waterdicht, maar het ontbreken ervan zet de sluisen wagenwijd open. En zo verloopt het met alle deelloorzaken: omdat elk stukje geen ideale oplossing geeft wordt er helemaal niets gedaan.

Voor wat betreft de geluidslimieten vraagt u terecht waarom deze voor motoren hoger zijn dan voor auto's. Een veelgenoemd argument is dat demping voor motoren lastiger te realiseren is (compactere voertuig). Dit is een drogreden: het te dempen geluid is in basis (kleinere motor) ook minder dan dat van een auto en vele motorfietsen maken helemaal niet meer geluid dan auto's. Met moderne technologie is demping heel goed mogelijk. Daarnaast wordt soms genoemd dat het verschil in dB limiet helemaal niet zo groot is. Dit lijkt getalsmatig zo maar klopt niet, doordat de dB schaal logaritmisch is. Een verschil van 10 decibel betekent een vertienvoudiging van de hoeveelheid geluidsenergie. Een stijging met 3dB is een verdubbeling. Nu neemt het gehoor geluid ook niet lineair waar, maar alsnog is een verschil van enkele dB significant.

De geluidslimieten voor motoren zijn zo hoog dat overduidelijk asociaal lawaai niet noodzakelijkerwijs regeltechnisch illegaal hoeft te zijn. De maximale waarden zijn erg hoog en bovendien voor zeer specifieke omstandigheden gedefinieerd (aantal toeren en mate van belasting). Daardoor zijn ze in praktijk erg lastig te meten en is handhaving op geluid vrijwel onmogelijk. Er zou een maximum moeten gelden voor de piekgeluidsproductie: dat is representatief voor de manier waarop er bij overlast met de motoren wordt omgegaan (maximaal lawaai maken), sluit aan bij de subjectieve waarneming (meting = mate van overlast) en is eenvoudig te meten, zodat handhaving mogelijk is.

De mogelijkheid om onder de Europese verplichting tot invoering van APK voor motorfietsen uit te komen is onder druk van (vooral) Nederland (motoren lobby) tot stand gekomen. De opgenomen uitzondering betreft de volgende:

*"...vehicles in categories L3e, L4e, L5e and L7e, with an engine displacement of more than 125 cm<sup>3</sup>, where the Member State has put in place effective alternative road safety measures for two- or three-wheel vehicles, taking into account in particular relevant road safety statistics covering the last five years. Member States shall notify such exemptions to the Commission."*

([EUR-Lex - 02014L0045-20140429 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#), artikel 2, item 2):

Aan deze uitzondering vallen twee zaken op. Ten eerste hoeft het alternatief alleen maar toe te zien op veiligheid, terwijl de APK ook op milieuaspecten gericht is. Ten tweede is de kwaliteitsdrempel erg laag gelegd: kennisgeving aan de Europese commissie is voldoende.

Het is opmerkelijk maar in het verlengde van de lobby voor de uitzondering niet verrassend dat de uitvoering van de uitzondering door Nederland erg mager is. Ook zonder eis vanuit de EU had men kunnen bedenken dat het toch wel wenselijk is ook het milieu (en daarmee geluid) enige aandacht te geven – maar nee. Daarbij is het "actieplan" (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/09/17/bijlage-2-actieplan-verbetering-verkeersveiligheid-motorrijders>) een amateuristisch document dat niet aan de gebruikelijke "SMART" eisen voor een dergelijk plan voldoet.

Er zit in mijn optiek ook binnen de focus op veiligheid een groot manco in het plan. Jaarlijks overlijden er gemiddeld 65 mensen aan hartfalen als gevolg van geluidsbelasting door verkeer (motie Schonis pagina 89, [Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid \(2018\) Het doel heiligt de middelen | Rapport | Rijksoverheid.nl](#)). Daarnaast is bekend dat ruwweg een kwart van de gezondheidskosten van lawaai-belasting door motorvoertuigen veroorzaakt wordt door motorfietsen ([NEFOM---Feiten-over-lawaai-vervuiling-uitgave-2.pdf](#)). Met 18 motorlawaai-doden per jaar is er voor bijna elke tweede verongelukte motorrijder ook een door lawaai van motorrijders dodelijk verkeerslawaai-slachtoffer te betreuen. Plus ongeveer 100 mensen die er "ernstig gewond" met een coronaire hartziekte vanaf komen. Het actieplan ziet slechts toe op het terugdringen van verkeersslachtoffers onder de motorrijders zelf en gaat - ook zonder EU eisen met betrekking tot milieu - daarmee onterecht voorbij aan een zeer significant deel van de slachtoffers die als gevolg van motorrijden (grotendeels onnodig en opzettelijk) ontstaan.

Ik hoop van harte dat uw vragen serieus genomen worden en aan zullen zetten tot actie om dit probleem aan te pakken. Mocht ik u hierbij op enige manier kunnen helpen dan doe ik dat graag.

Vriendelijke groeten,

Koos Dirksen

Geachte heer Van Raan en mevrouw Van Esch,

In het verlengde van uw recente vragen vond ik eerdere soortgelijke vraag aan en beantwoording door de minister van 2008-2009: [Antwoord op vragen van de leden Roemer en Poppe inzake geluidsoverlast van motorvoertuigen | Tweede Kamer der Staten-Generaal](#)

Hoewel het antwoord van 2009 vooral een opsomming is van excuses om niets te doen staat er ook een interessante toezegging in: *"Daarom zal ik samen met mijn ambtgenoten van VROM en Binnenlandse Zaken gaan onderzoeken op welke wijze effectiever kan worden opgetreden tegen geluidsoverlast als gevolg van meer geluid dan wettelijk is toegestaan"*

Heeft een dergelijk onderzoek wel plaatsgevonden? Ik er niets over vinden en in elk geval is er geen afdoende oplossing uit voortgekomen. Het lijkt een "kluitje in riet sturen" te zijn geweest, hopelijk dat dit niet herhaald wordt nu!

Het probleem speelt overigens niet alleen met betrekking tot motorfietsen, er rijden ook steeds meer auto's met aangepaste uitlaat rond. Ik denk dat deze nuance belangrijk is omdat anders snel het beeld ontstaat dat motorfietsen onredelijk negatief bejegend worden. Motorfietsen stoten minder CO2 uit en zijn waarschijnlijk amper of nooit betrokken bij wildaanrijdingen.

De manier waarop aangepaste uitlaatsystemen open verkocht worden lijkt bijna een persiflage van hoe idioot het hier in Nederland gewoon kan en mag (of in elk geval gedoogd wordt):

[Kleppensystemen RVS | Uitlaat klep | Auto Geluid Sportief | JMTuning \(rvsuitlaatlampen.nl\)](#)

Nogmaals heel veel succes met uw missie.

Vriendelijke groeten,

Home > Kamerstukken > Kamervragen

Delen 

Antwoord schriftelijke vragen

## Antwoord op vragen van de leden Roemer en Poppe inzake geluidsoverlast van motorvoertuigen

 Download

Ondertekenaars



Eerste ondertekenaar

C.M.P.S. Eurlings, minister van Verkeer en Waterstaat

## Zondag 31 oktober: Dag van de Stille



**Stille is van niemand en van ons allemaal.**

**Stille verbindt ons met elkaar, met de aarde, met onszelf**

Op deze dag, die nu voor de elfde keer plaatsvindt, worden door heel Nederland en ook in Vlaanderen vele soorten stille-activiteiten georganiseerd. Het is de dag dat de wintertijd ingaat en het etmaal een uur langer duurt.

### **Doel**

Het doel van de Dag van de Stille is aandacht te vragen voor het belang van stille; voor innerlijke stille en voor meer akoestische stille.

### **Waarom**

Stillebeleving draagt bij aan de rust in onszelf en aan ons welzijn; lichamenlijk, emotioneel en mentaal. Het heeft een positieve impact op onze samenleving en op de uitdagingen waar we samen voor staan.

### **Hoe**

Door heel Nederland en ook in Vlaanderen worden op de Dag van de Stille vele stille-activiteiten aangeboden, op het gebied van natuurbeleving, kunst, muziek, beweging, meditatie, kerkdienst, lezingen, poëzie...

Iedereen die dat wil kan een stille-activiteit organiseren en de aankondiging daarvan laten plaatsen op de Dag van de Stille website [www.dagvandestilte.nl](http://www.dagvandestilte.nl).

### **Organisatie**

De Dag van de Stille wordt georganiseerd door een team vrijwilligers.

De afgelopen jaren vanuit van Stichting Stille Ned.werk. Onlangs is Stille Ned.werk gefuseerd met de NSG. De NSG zet zich al ruim 50 jaar voor minder geluidsoverlast en meer stille in onze samenleving.

### **Meer informatie:**

**Dag van de Stille:** [www.dagvandestilte.nl](http://www.dagvandestilte.nl)

## Geluidsoverlast in G4 Gemeenten

De NEFOM ontving het volgende bericht van Carlo Schoonebeek, Senior beleidsmedewerker R&D Team Uitstootvrije Mobiliteit, Ruimte en Duurzaamheid van de Gemeente Amsterdam:

Geluidsoverlast van motorfietsen en lawaaiige auto's speelt ook in de vier grote steden (de G4). In juni vorig jaar is een ambtelijke G4-werkgroep gestart met een verkenning van mogelijke maatregelen om excessieve geluid tegen te gaan.

**Beperkte mogelijkheden voor gemeenten:** Uit de eerste verkenning is duidelijk geworden dat gemeenten maar beperkt over mogelijkheden beschikken om de overlast aan te pakken. Immers, de handhaving is een bevoegdheid van de verkeerspolitie, die hiervoor in de meeste gemeenten onvoldoende capaciteit heeft en gemeenten kunnen ook geen nadere eisen stellen aan voertuigen, dat is een bevoegdheid van het rijk. Er lijken wel kansen te liggen voor de vereenvoudiging van controle en handhaving, zowel qua geluidmeetmethodes als ten aanzien van de technische eisen van motorfietsen.

De bestaande wettelijke meetmethode om te controleren of een motorfiets te veel geluid maakt (de 'stationaire methode') wordt door de politie veelal als omslachtig en tijdrovend ervaren, en daardoor is de inzet in de praktijk erg beperkt.

**Lawaaiflitser bestaat nog niet:** Het zou daarom mooi zijn om te kunnen handhaven op excessief geluid wanneer een motorvoertuig langs rijdt ('dynamische methode'). De wens tot inzet van een dergelijke "lawaaiflitspaal" leeft breed. In de G4-werkgroep is deze daarom ook aan de orde gekomen. Zo'n flitser bestaat echter nog niet; ook niet in Rotterdam zoals sommige mensen denken. Er is in Rotterdam wel gemeten, maar het is nog geen formeel handhavingsinstrument. Rotterdam wil, waar mogelijk, de ontwikkeling van een dergelijke applicatie faciliteren in zowel techniek, als regelgeving. De ontwikkeling van een lawaaflitser zal naar inschatting van de G4-werkgroep nog een langdurig traject zijn. Zo ontbreekt nog een handhavinggrond en ook zal een certificeringstraject vereist zijn. De medewerking van het OM en het Rijk is ook essentieel.



Ook het Medusa systeem dat door BruidParif in Frankrijk is ontwikkeld wordt in dit verband wel genoemd. De werkgroep heeft goede contacten met BruidParif en volgt die ontwikkeling. Het lijkt goed dit systeem ook in Nederland uit te testen.

**Dynamische geluidsmetingen niet mogelijk:** Ook al is handhaving op basis van dynamische geluidsmetingen nog niet mogelijk, geluidsmetingen kunnen wél meer inzicht geven in de problematiek. De G4-werkgroep wil daarom op korte termijn aan TNO opdracht geven voor het uitvoeren van een gericht onderzoek in enkele van de grote steden. Tijdens de meetcampagne zal TNO ook de kentekens registreren zodat bepaald kan worden welk type voertuig passeert. De metingen kunnen inzicht geven in de geluidsniveaus van motorpassages, en dan niet alleen het gemiddelde geluidsniveau maar ook de piekniveaus, die juist voor de hinder zorgen. Ook kan TNO de oorzaken van afwijkende hoge waarden bepalen: ligt het bv. aan het gedrag van de berijder, aan de snelheid of aan aanpassingen van de voertuigen.

**Advies TNO:** Op basis van de meetuitkomsten zal TNO de gemeenten en de G4-werkgroep adviseren over kansrijke maatregelen. Het kan om maatregelen voor alle betrokken partijen gaan, zoals politie, gemeenten, en de rijksoverheid. TNO heeft ook in opdracht van de rijksoverheid onderzoek uitgevoerd, de resultaten daarvan zijn echter nog niet openbaar gemaakt. Mogelijk kan TNO die resultaten ook betrekken in haar advies.

De voorbereiding van de metingen kost in elke gemeente veel tijd vanwege de (terechte) vereisten in het kader van de privacywetgeving. Of in alle gemeenten de metingen nog dit lopende "motoren seizoen" uitgevoerd kunnen worden is nog onzeker.

## Geluidsoverlast door motoren: ook motorrijders zijn voor strenger handhaven

Onderstaand artikel is overgenomen van de Radar AVROTROS website.

Dit is de uitslag van 16-08-2021



<https://radar.avrotros.nl/testpanel/uitslagen/item/geluidsoverlast-door-motoren-ook-motorrijders-zijn-voor-strenger-handhaven/>

**Motoroverlast lééft, kunnen we stellen aan de hand van de ruim 3000 antwoorden op onze poll. 85 procent vindt dat de politie strenger zou moeten handhaven op geluidsoverlast door motorrijders. Ook onder motorrijders stemt een meerderheid voor strengere controle. Hoe zit het precies met de geluidsnormen, en wat kun je doen als je last hebt van motorgeluid?**

Van de 3150 pollrespondenten rijdt 1 op de 5 zelf motor. Ook in deze groep geeft een meerderheid aan geluidsoverlast te hebben van motoren: 60 procent heeft dat weleens of zelfs vaak. Van de niet-motorrijders ervaart 93 procent geluidsoverlast door motoren. Mensen geven aan dat ze bij mooi weer binnen zitten met de ramen dicht, elkaar of de televisie niet kunnen verstaan, schrikken en dat hun slaap of dat van de kinderen wordt verstoord.



Mensen op motoren hebben geen idee hoe dat in je huis klinkt  
- Poldeelnemer

Bij beide groepen vindt een meerderheid dat de politie strenger zou moeten optreden tegen de geluidsoverlast. Van de totale groep is 85 procent daarvoor. Van de niet-motorrijders is 91 procent voor strenger optreden, net iets minder dan de 93 procent die last heeft van overlast. En van de motorrijders is 62 procent voor strenger handhaven, juist net iets méér dan de 60 procent die overlast ervaart. Zo schrijft iemand: 'Persoonlijk heb ik niet heel veel last van het geluid van motoren, ik vind het alleen zo jammer dat sommigen het nodig vinden om met heel veel lawaai door de bebouwde kom te rijden. Daar maak je namelijk geen vrienden mee.'

Een motor hoeft geen lawaaimachine te zijn  
- Poldeelnemer (zelf motorrijder)  
Niet blij met lawaaiige 'collega's'





## Geluidsoverlast in Europa

Bewonersgroepen uit Duitsland, Frankrijk, België, Luxemburg en Nederland hebben zich verenigd tot SOS Europe. SOS staat in dit geval voor **Save Our Silence**.

### [Why Harley Davidson Motorcycles Are So Very Loud](#), LORI DORN MAY 26, 2016

In the informative series Today I Found Out, host Simon Whistler explains why Harley Davidson motorcycles are so famously loud, how customers modify their bikes to be even louder and how new laws are looking to dampen the noise.

Straight off the line today, Harley exhaust systems can emit noise as high as 80 decibels (dBs), give or take depending on the model. ... That said, loud, powerful sounding engines have become a signature of this particular brand of motorcycle, leading to the real problem- many who buy Harleys are not satisfied with the legally regulated stock noise of the engine and instead choose to swap out the existing exhaust systems for straight pipes that don't really mute the engine noise at all. This results in sound that can exceed 100 decibels when revved up. ... Given this sort of extreme noise pollution, there has been a backlash against noisy bikes in recent years, with many local communities placing restrictions specifically on motorcycle noise, and others banning them altogether.



## Geluidsoverlast in het nieuws

[‘De irrationele automobilist laat zich niet temmen door de gemeente’](#) Mooi dat de gemeente in het autoluw(er) maken van de stad rekening houdt met de gemiddelde chauffeur, maar dat is niet genoeg. Er is ook nog zoiets als de ‘irrationele automobilist’, schrijft Reinder Rustema. Die ziet sollen met de regels als een sport.

[‘Doe iets aan overlast van geluid motoren’](#) Of er iets gedaan kan worden aan de geluidsoverlast van motoren. Die vraag stelt een bewoner aan de gemeente Katwijk. De schrijver woont vlakbij het viaduct N206 bij de Hoorneslaan. ‘Veel motorrijders scheppen er genoeg in om zoveel mogelijk lawaai met hun motoren te maken. Dit tast de leefbaarheid voor omwonenden ernstig aan.

[Te veel auto's en motoren verstoren de Posbank: gaat het gebied nu helemaal op slot?](#) De overlast van verkeer in Nationaal Park Veluwezoom moet worden teruggedrongen. Daarvoor zijn drie modellen ontwikkeld. Eentje ervan wordt in de komende jaren uitgevoerd. Vijf vragen over de Posbank.

[Actiegroep tegen motoren vindt dat goed geasfalteerde Zuiderdijk racers juist uitnodigt: ‘Schap moet geen flikker meer aan onderhoud doen’](#) Wat de actiegroep Overlast Zuiderdijk betreft gaat de Zuiderdijk van Venhuizen tot Hoorn ook doordeweeks voor motoren dicht. De groep zegt de indruk te hebben dat sinds de weekendafsluiting voor motoren er nu doordeweeks meer motoren zijn die hier ook nog eens agressiever rijden.