



Aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal

t.a.v. mevr. drs. V.A. Bergkamp
Prinses Irenepad 1
2595 BG Den Haag

Krimpenerwaard, 28 maart 2022

Betreft: De schending van de Grondwet en diverse verdragen

Geachte mevrouw Bergkamp,

In het afgelopen jaar hebben wij diverse ministers, te weten Infrastructuur en Waterstaat, Justitie en Veiligheid, Binnenlandse Zaken, Medische Zorg en Sport, benaderd met het verzoek om passende maatregelen te nemen tegen de geluidsoverlast door motorvoertuigen, in het bijzonder door motorfietsen.

We hebben daarin verwezen naar de brief van 23 april 2021, waarin de minister van Binnenlandse Zaken aan de Tweede Kamer gerapporteerd heeft over de voortgang van de implementatie van de Omgevingswet. Wij hebben deze brief destijds met bijzondere belangstelling gelezen. Dat geldt in het bijzonder voor het in deze brief geformuleerde uitgangspunt, waarin de minister schrijft:

“Mijn bestuurlijke partners en ik zijn het erover eens dat dit nieuwe stelsel nodig is om de grote opgaven in de leefomgeving de komende decennia als samenleving en overheid effectief aan te pakken. De energietransitie, de woningbouwopgave, klimaatadaptatie en de bescherming van onze natuur vragen om het samenhangende instrumentarium dat de Omgevingswet ons gaat geven.”

Wij hebben in onze brieven aan de genoemde ministers gemeld, dat wij dit uitgangspunt van harte onderschrijven, maar dat wij betreuren dat de ministers aan de verzoeken van diverse gemeenten nog geen gevolg hadden (willen) geven, hoewel verschillende van deze brieven al circa zes maanden eerder waren verstuurd. Wij betreuren deze gang van zaken in hoge mate.

Dat geldt temeer, nu de overheid inzake de aanpak van geluidsoverlast en de bescherming van de gezondheid van de inwoners van Nederland een duidelijke zorgplicht heeft.

In onze brieven, die wij in mei 2021 aan genoemde ministers hebben verzonden, hebben wij verwezen naar de zorgtaak van de overheid, neergelegd in artikel 21 van onze Grondwet, artikel 2 en artikel 6 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens en de artikelen 2 en 6 van het Verdrag betreffende de Europese Unie.

Op onze brieven hebben wij een summier brief, gedateerd 8 juli 2021, ontvangen van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de bovenvermelde ministers, waarin de zorgplicht van de overheid voor de volksgezondheid wordt erkend.

In verband met de lange kabinetsformatie hebben wij in het tweede halfjaar 2021 geen follow-up gegeven aan de schriftelijke reactie van 8 juli 2021. Deze briefwisseling met de genoemde ministers is te vinden op onze site: www.nefom.nl

Onder verwijzing naar deze eerdere briefwisseling hebben wij afgelopen week met het nieuwe kabinet en in het bijzonder met de minister van Infrastructuur en Waterstaat, alsmede de minister voor Klimaat en Energie, contact opgenomen en ons pleidooi voor passende maatregelen herhaald. Beide brieven zijn eveneens op onze site geplaatst.

1. Diverse rapporten over gevolgen van geluidsoverlast

De zorgtaak van de overheid is zo wezenlijk, dat deze zorgtaak in onze Grondwet en de genoemde verdragen is opgenomen. Het is volgens ons glashelder dat deze bepalingen expliciet spreken 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 en verdragsrechtelijke bepalingen een actieve zorgplicht voor de overheid inhouden.

Daarbij hebben wij tevens verwezen naar diverse rapporten. In de afgelopen decennia hebben zowel de Gezondheidsraad als het RIVM uitgebreide rapportages uitgebracht over de effecten van omgevingsgeluid op onze gezondheid. Het RIVM-rapport is nota bene zelfs uitgebracht n.a.v. de motie Schonis.

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.

Voorts hebben wij in onze brieven verwezen naar de WHO, die in oktober 2018 de richtlijnen omgevingsgeluid heeft uitgebracht. Deze WHO-richtlijnen zijn een advies en bedoeld om de schadelijke gezondheidseffecten door geluid, zoals een verstoorde slaap en hinder, te verminderen.

Tot op heden heeft het vorige en het huidige kabinet nog geen maatregelen genomen om de geluidsoverlast te verminderen. Dat is in flagrante strijd met de Grondwet en de genoemde verdragen.

Daar komt bij dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat op 29 oktober 2021 (nummer AH 498/2021Z15297) vragen van twee Kamerleden heeft beantwoord, waarbij allereerst verwezen wordt naar het voornemen van de gemeente Bergen om namens een groot aantal gemeenten te pleiten voor aanpak van de overmatige geluidslast door motorfietsen. In de beantwoording van de Kamervragen bagatelliseert de minister de gezondheidseffecten. Ongelooflijk!

Bovendien geeft de minister in de beantwoording van de Kamervragen een volstrekt onvolledig beeld van de omvang van de geluidsoverlast door motorfietsen en daarmee tevens van de gezondheidseffecten. Korthedshalve verwijzen wij naar onze bijgesloten recente nieuwsbrief, waarin wij het geluidsvolume hebben weergegeven voor de meest voorkomende types motorfietsen. Deze gegevens zijn ontleend aan een onderzoek in opdracht van het Duitse Umweltbundesamt.

We hopen dat alleen deze gegevens uit onze nieuwsbrief al reden is om een meer inhoudelijke discussie in de Kamer te voeren.

Er is echter meer dat de aandacht verdient!

2. Noodzakelijke aanvulling Nationaal Klimaatakkoord

Medio 2019 heeft het kabinet in navolging van het Klimaatakkoord van Parijs in 2015 een nationaal Klimaatakkoord gepresenteerd. Dit nationaal Klimaatakkoord bevat een apart hoofdstuk over mobiliteit met de randvoorwaarden voor realisering van een toekomstbestendig mobiliteitssysteem. Daarbij besteedt het nationaal Klimaatakkoord aandacht aan de transitie naar elektrisch vervoer, waarbij speciaal aandacht wordt geschonken aan alle soorten vierwielers: bestelbussen, vrachtauto's, personenauto's, autobussen, etc.

Daarnaast besteedt het nationaal Klimaatakkoord op pagina 57 kort aandacht aan tweewielers. Deze passage vermeldt enerzijds dat de bijdrage van gemotoriseerde tweewielers aan de CO₂-uitstoot gering is, maar dat deze tweewielers wel lokaal zorgen voor een negatief effect op de luchtkwaliteit.

In deze paragraaf spreken betrokken partijen (Rijksoverheid, BOVAG, RAI Vereniging en Vereniging DOET) af om samen te werken aan de transitie naar 100% emissieloze snorfietzen. Vanaf 1 januari 2025 zullen alle nieuwverkopen van snorfietzen op de Nederlandse markt emissieloos zijn. De Rijksoverheid zal zorgen voor een gelijk speelveld op de Nederlandse markt.

Het lijkt er sterk op dat de overheid de WHO-normen inzake omgevingslawaai, het RIVM-rapport en het "Handbook on the external costs of transport" van de Europese Commissie bewust volledig negeert. Immers, aan de motorfietsen, die juist zo veel geluidsoverlast veroorzaken, zoals uit bovenvermelde rapporten blijkt, wordt geen enkele aandacht besteed!

Dat is in de huidige omstandigheden onaanvaardbaar, temeer daar inmiddels 95 bewonersgroepen, verspreid over 11 provincies, zich bij de NEFOM hebben aangesloten, teneinde passende maatregelen tegen deze geluidsoverlast bij de landelijke en provinciale overheid te bepleiten.

In verband hiermede verzoeken wij u allereerst nu eindelijk toch eens het nationaal Klimaatakkoord aan te vullen en voor motorfietsen een vergelijkbare transitie na te streven als voor snorfietzen.

Met betrekking tot deze verzochte aanvulling van het nationaal Klimaatakkoord staan wij als NEFOM bovendien niet alleen.

Zo heeft de G-4 (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) reeds in 2020 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 snorfietzen al in 2025.

In tegenstelling tot het nationaal Klimaatakkoord gaat Amsterdam dus een heel stuk verder!

Voorts kent de gemeente Den Haag sedert vorig jaar 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.

Het is tegenover deze actieve opstelling van de G-4 ongehoord, dat de ministeries zich tot op heden uiterst laks opstellen en dat geldt ook voor de Tweede Kamer, die daarmee niet alleen de Grondwet en verdragen schendt, maar ook rapporten, die nota bene deels door de Kamer zijn geëntameerd.

3. Herbeoordeling huidige Europese geluidsnormen

In onze brieven aan de diverse ministers hebben wij tevens geattendeerd op de brief van 17 oktober 2020 van de voorzitter van de Europese Commissie aan het Europese parlement, die daarin heeft 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.

Dat neemt niet weg, dat het juist de taak van de Tweede Kamer is om de Rijksoverheid te dwingen zijn grondwettelijke en verdragsrechtelijke verplichting op te pakken en verbetering van de huidige situatie te realiseren.

De hierboven vermelde aanpak van Amsterdam en Den Haag wijzen de minister van Infrastructuur en Waterstaat, maar ook de Kamer duidelijk in de gewenste richting.

4. Europese Commissie erkent belang van de volksgezondheid

Voorts hebben wij in onze brieven vermeld, dat Oostenrijk in de afgelopen periode specifieke maatregelen had genomen om de geluidsoverlast door motorfietsen te beperken met het oog op de bescherming van de volksgezondheid. Deze maatregel gold voor een groot deel van 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 aangetekend, 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.

De Europese Commissie heeft bij de beoordeling van de bezwaren van de motorrijders de Europese verordening 168/2013 als uitgangspunt genomen. Deze verordening bepaalt de maximale grenswaarden qua geluid voor alle motorvoertuigen binnen de EU op 80 dB(A). Dat zijn – nu nog! - Euronorm 4 en 5. Zoals bekend, komt echter Euro 6 er in 2023 aan, met als maximum 68 dB(A).

Dat betekent dat de lidstaten het gebruik van motorvoertuigen, die zich binnen die norm van 80 dB(A) bewegen, niet mogen verhinderen en/of beperken. Wel echter mogen lidstaten nadere beperkingen opleggen, als die direct voortvloeien uit de bescherming van de volksgezondheid, bijv. tegen geluidsoverlast door motorclubs of grote groepen motorrijders. Ook geldt die mogelijkheid, als er een samenhang is met de bescherming van het (leef)milieu.

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, de huidige Europese geluidsnormen en de bestaande verdragsbepalingen specifieke maatregelen mogelijk zijn!

Naar onze mening is deze recente beslissing op dezelfde gronden eveneens van toepassing op de situatie in Nederland. Dat betekent dat deze beslissing verankerd dient te worden in het nationaal Klimaatakkoord.

In de vermelde beantwoording van de Kamervragen op 29 oktober 2021 verwijst de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat met geen woord naar deze cruciale beslissing van de Europese Commissie. Daar begrijpen we echt niets van!

Het is voor ons ondenkbaar dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat niet op de hoogte is van deze beslissing van de Europese Commissie. Het kan toch niet zo zijn, dat het kabinet op deze wijze het parlement bewust niet op de hoogte stelt om aanvulling van het nationaal Klimaatakkoord te vermijden?

5. De gebrekkige regeling van de Omgevingswet

De invoering van de nieuwe Omgevingswet is enkele malen uitgesteld en het is thans de bedoeling dat deze wet op 1 januari 2023 in werking treedt.

Gezien de beslissing van de Europese Commissie in de casus Tirol lijkt het onontkoombaar dat de Omgevingswet en in het bijzonder de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet moeten worden aangepast.

Dat geldt allereerst met het oog op de bescherming van het milieu en de leefomgeving met betrekking tot het toegestane geluidsvolume vastgesteld voor:

- door de provincie aangewezen stiltegebieden
- door de EU aangewezen naturagebieden

Het ligt voor de hand dat de Rijksoverheid ook voor deze gebieden passende regels vaststelt, die het geluidsvolume door motorvoertuigen, in het bijzonder door motorfietsen, in deze gebieden aan banden legt. Bij gebreke daaraan is – gezien de initiatieven van de G-4 en de gemeenten – niet alleen het nationaal Klimaatakkoord zonder meer een farce, maar is ook op goede gronden verdedigbaar dat de Omgevingswet een gebrekkige wet is, die op bepaalde punten in strijd is met de Grondwet en de vermelde verdragen. Zonder meer een onvoorstelbare verwaarlozing van de zorgplicht van de overheid voor de gezondheid van de burgers.

Zoals in onze bijgevoegde nieuwsbrief wordt vermeld, heeft in de gemeenteraad van Bloemendaal een pittige discussie over de voorgenomen Omgevingswet plaats gevonden en is daarbij unaniem (!) uitgesproken dat de gemeente via milieuzonering een begin wil gaan maken met de aanpak van geluidsoverlast door motorfietsen.

In dit kader is voorts vermeldenswaard dat de gemeente Bergen op 24 november 2021 een digitale conferentie heeft georganiseerd over geluidsoverlast door motorvoertuigen, in het bijzonder door motorfietsen. Aan deze digitale conferentie hebben vertegenwoordigers van circa 150 gemeenten en provincies zich aangemeld voor deelname, alsmede

vertegenwoordigers uit Duitsland en België. Aan het slot van deze digitale conferentie heeft de gemeente Bergen een follow-up aangekondigd, in aanvulling op de brieven aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, de VNG en de beslissing van de Europese Commissie.

Voor de Tweede Kamer ligt hier dan ook een duidelijke taak om pas te besluiten tot invoering van de Omgevingswet, als de Omgevingswet en de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet op enkele essentiële punten zijn aangepast.

6. APK voor motorfietsen

In de gemelde Kamervragen geeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat ook een antwoord op de vraag, waarom Nederland geen APK kent voor motorfietsen.

Nederland is één van de weinige landen binnen de Europese Unie, die geen APK kent voor motorfietsen. Als motief wordt daarvoor aangevoerd, dat Nederland in plaats van de APK een “Actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders” hanteert. Met geen woord (!) wordt echter in dit actieplan aandacht besteed aan de bescherming van de volksgezondheid van de burgers tegen overmatige geluidsoverlast door motorfietsen.

Ook op dit punt blijft de Rijksoverheid derhalve de zorgplicht voor de bescherming van de gezondheid van de burgers volkomen negeren, zulks in strijd met de Grondwet en de genoemde verdragen.

Na invoering van een APK voor motorfietsen is ook de voorgenomen invoering van een verbod van sportuitlaten en een verbod van verwijderbare dB-killers beter controleerbaar.

7. Voorstel voor milieuzones geluidsemisatie en invoering “stil voertuig”

Tegen deze achtergrond doen wij als NEFOM een voorstel, dat tevens een beter handhavingsperspectief biedt, te weten de invoering van ‘milieuzones geluidsemisatie’. We zien dit als een serieuze oplossing.

Gemeentes kunnen dan zelf bepalen, of zij geluidsoverlast in specifieke gebieden acceptabel vinden of niet. In deze zones zijn dan alleen voertuigen welkom, die niet boven een maximaal aantal decibels geluid uitkomen. Deze methodiek is wijdverbreid al doorgevoerd via de milieuzones in grote steden, waar te veel vervuilende dieselveertuigen verboden zijn.

Dit voorstel bestaat uit vier afzonderlijke onderdelen:

- a. Predicaat "stil voertuig"
- b. Milieuzones geluidsemisatie “stil gebied”, waar alleen stille voertuigen welkom zijn
- c. Handhaving milieuzones geluidsemisatie
- d. Facilitering gebruik ANPR-camera's op gemeentelijke en provinciale wegen

We zullen deze vier onderdelen onderstaand afzonderlijk toelichten.

a. Predicaat "stil voertuig"

Uitgangspunt bij dit onderdeel is dat een ‘stil voertuig’ niet meer lawaai maakt, rijdend of stilstaand, dan maatschappelijk acceptabel.

De EU-regelgeving kent een “Geluidsniveau rijdend” en een “Geluidsniveau stationair”.

Wij willen dat een motorvoertuig voor de verkrijging van het predicaat “stil voertuig” op beide niveaus maximaal 76 dB(A) produceert. We kiezen derhalve voor een niveau dat lager ligt dan de norm die de Europese Commissie als uitgangspunt heeft gehanteerd bij de casus Tirol. Daar is alle reden voor, omdat de bevolkingsdichtheid van Nederland veel hoger ligt dan in Tirol en parallel daaraan een veel grotere groep mensen geluidsoverlast van motorfietsen ondervindt.

Indien een voertuig méér dan 76 dB(A) produceert, is het, voor de meeste voertuigen, relatief eenvoudig om het voertuig aan te passen aan deze geluidseisen. De eigenaar neemt dan contact op met zijn dealer en deze kan aanpassingen maken om het voertuig stiller te maken. Denk hierbij aan toerental begrenzing, een stillere uitlaat en geluiddempende maatregelen.

Na aanpassing en een keuring via een APK kan elk motorvoertuig dat aan de eisen voldoet aangepaste geluidswaardes realiseren. Uiteraard dient dit predicaat als mogelijkheid ook in het kentekenregister van de RDW te worden gecreëerd en vastgelegd. Hierdoor kunnen de regels heel eenvoudig en digitaal (vergelijkbaar met de Milieuzone uitlaatgasemissie) gehandhaafd worden.

b. Milieuzones geluidsemis­sie waar alleen stille voertuigen welkom zijn

Door het aanbrengen van milieuzonering komt er een ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende en milieugevoelige functies ter bescherming of vergroting van de leefkwaliteit.

Op dit moment worden milieuzones vooral gebruikt om luchtvervuilende voertuigen te weren. Het gaat dan bijvoorbeeld om dieselauto's met emissieklasse 4 en hoger, en tweetakt brom- en snorfietsen van 2010 of ouder.

Op deze wijze kan daadwerkelijk inhoud worden gegeven aan:

- door de provincie aangewezen stiltegebieden
- door de EU aangewezen naturagebieden

c. Handhaving Milieuzones geluidsemis­sie

Op dit moment kan reeds met toepassing van artikel 57 RVV overbodig geluid door motorvoertuigen worden aangepakt. In de praktijk is dat echter onhaalbaar, omdat een dergelijke constatering een individuele actie van bevoegde instanties vraagt. Feitelijk moeten we dus constateren dat deze bepaling door de overbelasting van de politie in feite een dode letter is. Dat is in de huidige vorm slechts uitvoerbaar door een forse uitbreiding van de politie, wat een gigantisch beslag op de financiële middelen van de Rijksoverheid zou leggen.

Na invoering van het predicaat “stil voertuig” en milieuzones geluidsemis­sie kan de handhaving echter volledig automatisch worden uitgevoerd.

Met behulp van kenteken (ANPR) camera's worden dan immers automatisch kentekens gelezen en herkend.

Met de iMilieuzone software en servers van iHandhaving wordt vervolgens, aan de hand van een geheel geautomatiseerd controleproces, bepaald of er sprake is van een milieuovertreding. Dit werkt exact zo bij het binnenrijden van de huidige milieuzones. Een voorbeeld hiervan is dat een voertuig met Euronorm 3 of lager, ondanks de waarschuwing, toch de milieuzone binnenrijdt.

d. Facilitering gebruik ANPR-camera's op gemeentelijke en provinciale wegen

Met het oog op de bovenvermelde automatische handhaving via registratie in het RDW-register lijkt het in de gegeven omstandigheden redelijk dat de Rijksoverheid een financiële bijdrage levert aan de aanschaf van ANPR-camera's door gemeenten en provincies op gemeentelijke, resp. provinciale wegen.

Daarbij speelt een belangrijke rol, dat de opbrengst van de opgelegde bekeuringen volledig ten goede komt aan de Rijksoverheid.

8. Verzochte (ondersteunende) maatregelen

Zoals uit bovenstaande argumenten kan worden afgeleid, speelt de bescherming van de gezondheid van de inwoners een cruciale rol bij de aanpak van geluidsoverlast door motorvoertuigen, in het bijzonder door motorfietsen.

Daarvoor kan immers 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 en het Verdrag betreffende de Europese Unie duidelijk is vastgelegd. Voorts vormen ook de rapporten van de Gezondheidsraad, het RIVM, de nieuwe WHO-richtlijnen omgevingsgeluid en het Handbook on the external costs of transport van de Europese Commissie een belangrijke basis voor de aanpak van geluidsoverlast door motorvoertuigen, in het bijzonder door motorfietsen.

Daarbij komt dat de voorgenomen invoering van de Omgevingswet op het punt van omgevingsgeluid, in het bijzonder van motorfietsen, gebrekkig geregeld is en gemakkelijk aanleiding kan geven tot discussie over de aanpak van geluidsoverlast door motorfietsen. Naar onze mening dient dan ook de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet te worden uitgebreid.

In verband hiermede verzoeken wij u met het oog op de bescherming van de gezondheid van de inwoners van Nederland en ter vermijding van onnodige zorgkosten om de volgende ondersteunende maatregelen voor ons voorstel:

- aanvulling van het nationaal Klimaatakkoord met een transitie van motorfietsen naar elektrische motorfietsen, een en ander in lijn met de regeling voor snorfietsen, zodat alle nieuwverkopen van motorfietsen vanaf 1 januari 2025 op de Nederlandse markt emissieloos zijn;
- invoering van een 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 invoeren van een milieuzone voor stiltegebieden en naturagebieden gedurende het motorseizoen (1 april tot en met 31 oktober), zulks met uitzondering van elektrische motorfietsen;
- uitvoering van de toezegging aan het lid Moonen (Eerste Kamer) om een onderzoek naar de effecten van piekgeluiden overdag op de gezondheid van de inwoners van Nederland;
- instelling van een algeheel verbod om gedurende het motorseizoen (1 april tot en met 31 oktober) in groepen van meer dan 5 motorrijders te rijden over wegen door stiltegebieden en naturagebieden;
- invoering van een verplichte APK voor motorfietsen;


- invoering van het predicaat “stil voertuig” met als uitgangspunt dat een “stil voertuig” niet meer lawaai maakt, rijdend of stilstaand, dan maatschappelijk acceptabel ofwel 76 dB(A);
- aanvulling van het RDW-register met het predicaat “stil voertuig”
- ruime invulling definitie milieuzonering voor het gebruik van milieuzones geluidsemissie voor woonwijken in gemeenten en bepaalde gebieden buiten de bebouwde kom, waar alleen “stille voertuigen” welkom zijn, een en ander via de Omgevingswet en de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet;
- invoering van een verbod op het gebruik van sportuitlaten door personenauto's en motorfietsen;
- invoering van een verbod van verwijderbare dB-killers voor motorfietsen;
- handhaving van milieuzones geluidsemissie met behulp van ANPR-camera's, een en ander via een koppeling met het RDW-register; deze handhaving kan volledig geautomatiseerd worden uitgevoerd met de iMilieuzone software van iHandhaving;
- ondersteuning gemeenten en provincies bij de aanschaf van de benodigde ANPR-camera's op gemeentelijke en provinciale wegen.

Gezien het grote belang van deze verzochte maatregelen voor het grote aantal bewonersgroepen, dat bij de NEFOM is aangesloten, hebben wij een factsheet “Gezondheid en geluid” opgesteld, welke wij hierbij insluiten.

Het spreekt vanzelf dat wij ons voorstel inzake de invoering van milieuzones geluidsemissie, de invoering van het predicaat “stil voertuig” en de oplossing voor de handhaving via ANPR-camera's graag nader willen toelichten.

Ons Juridisch team:

Vertrouwende op een spoedige reactie.



Met vriendelijke groet,
Namens de NEFOM

Dhr. O. Hardenberg
voorzitter



Bijlagen: Factsheet “Gezondheid en geluid”