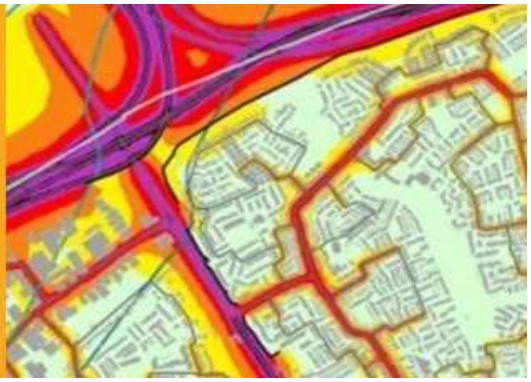
MAX 70dB(A)
NEFOM
Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen



Aan de voorzitter van de Eerste Kamer
t.a.v. de heer J.A. Bruijn
Postbus 20017
2500 EA Den Haag

Krimpenerwaard, 21 april 2022

Betreft: Omgevingswet is in strijd met de Grondwet, het EVRM en het Verdrag betreffende de Europese Unie

Geachte heer Bruijn,

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 zijn 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.
Deze zorgplicht van de overheid is op onze Grondwet èn verdragen gebaseerd.

In verband met de lange kabinetsformatie hebben wij in het tweede halfjaar 2021 geen follow-up gegeven aan de reactie van 8 juli 2021 van de de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de bovenvermelde ministers. In deze brief schrijft de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de andere ministers:

> *"In uw brieven benadrukt u het belang van de zorgplicht die de overheid heeft ten aanzien van de leefomgeving. Deze zorgplicht beschouwen wij als een groot goed en een continue verantwoordelijkheid. Die blijkt, zoals u ook aangeeft, ook uit artikel 21 van de Grondwet dat bepaalt dat zorg van de overheid is gericht op de bescherming en verbetering van het leefmilieu."*

Deze briefwisseling tussen de genoemde ministers en de NEFOM is te vinden op onze site: www.nefom.nl

Belangrijk element in onze brieven is dat de Omgevingswet gebreken vertoont en op enkele punten in strijd is met onze Grondwet en de genoemde verdragen.
Daarbij vragen wij allereerst uw aandacht voor de relevante wetsbepalingen en uitgebrachte rapporten.
Daarna besteden wij afzonderlijk aandacht aan het gebrekkige Nationaal Klimaatakkoord en de verzochte maatregelen.

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 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."*

Voorts verwijzen wij naar artikel 6 lid 3 VEU, welk artikellid de volgende tekst bevat:

> *"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. Gezondheid en geluid

Rapport Gezondheidsraad

In de afgelopen jaren 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.

Nieuwe WHO-richtlijnen omgevingsgeluid en consequenties voor Nederland

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.

In 2018 heeft de Tweede Kamer de motie Schonis aangenomen, waarbij verzocht is om een onderzoek naar de verhouding tussen deze nieuwe WHO-richtlijnen en (de effecten van) het actuele Nederlandse geluidbeleid. Dit onderzoek heeft het RIVM uitgevoerd en in 2020 gepubliceerd.

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
Railverkeer	54dB	319.100	1,9%	44dB	468.500
Vliegverkeer	45dB	2.097.800	12%	40dB	219.800
Windturbines	45dB	9.100	0,05%	--	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

Handbook on the external costs of transport

De Europese Commissie heeft zich in de afgelopen jaren ook 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 € mld**	**Gemiddelde kosten EU €-cent per pkm**
Auto	26.2	0.6
Motorfiets	14.8	9.4
Bus	0.8	0.4
Touringcar	0.9	0.2
Vrachtwagen	14.5	0.4 – 1.6

(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.

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

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.)
Met 0,1% van de gereden kilometers zorgen motorrijders met 8% van het aantal voertuigen voor 37% van de gezondheidskosten van lawaaivervuiling. Als we het vrachtverkeer in deze berekening meenemen, dan zorgen motorrijders met 7% van het aantal voertuigen voor 27% van de gezondheidskosten van lawaaivervuiling!

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

Piekgeluiden 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)

Nota Bene: Verwarrend hierbij is dat voor de geluidsnormen voor motorfietsen en personenauto's verschillende meetmethoden worden gebruikt. In bovenstaande tekst worden, bij gebrek aan beter, waarden van twee verschillende meetmethoden met elkaar vergeleken.
De 73 dB(A) is gebaseerd op de statische meetmethode voor auto's.
De 91 dB(A) is gebaseerd op de dynamische meetmethode, die wordt gebruikt voor motorfietsen.

In de praktijk komt bij de 73 dB(A) dus nog het geluid van wind en banden.
Waar je dan op uitkomt mag TNO een keer bepalen, maar in geen geval in de buurt van de 91 dB(A).
Elke extra 3 dB(A) is een verdubbeling van het brongeluid . . .

3. Herbeoordeling van bestaande geluidsnormen en visie Europese Commissie

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 aan Europarlementariërs 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.

Recente beslissing Europese Commissie

In dit kader is voorts vermeldenswaard, dat Oostenrijk enkele jaren geleden specifieke maatregelen had genomen om de geluidsoverlast door motorfietsen direct al te beperken met het oog op de bescherming van de volksgezondheid. Deze maatregel bestaat uit wegafsluitingen voor motorfietsen, die bovenmatig geluid veroorzaken. Deze maatregel gold voor de regio's Reutte en Imst (Tirol) gedurende een deel van het jaar, te weten van 10 juni tot en met 31 oktober.

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 de genoemde regio's in 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 geluidsnormen en verdragsbepalingen specifieke maatregelen mogelijk zijn en dat de bestaande Europese geluidsnormen daarbij opzij dienen te worden geschoven.

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 en de Omgevingswet, daaronder begrepen de recent gepubliceerde Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet.

4. Nationaal Klimaatakkoord en de Omgevingswet

Medio 2019 heeft het kabinet in navolging van het Klimaatakkoord van Parijs in 2015 een nationaal Klimaatakkoord gepresenteerd. Het kabinet heeft met het nationale Klimaatakkoord een centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland met 49 % ten opzichte van 1990.

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

Aan de motorfietsen, die juist zo veel geluidsoverlast veroorzaken, zoals uit bovenvermelde rapporten blijkt, wordt echter geen enkele aandacht besteed!

Het lijkt er sterk op dat de wetgever de WHO-normen inzake omgevingslawaai, het RIVM-rapport en het “Handbook on the external costs of transport” van de Europese Commissie volledig negeert en dat de wetgever ondanks alle uitgebrachte rapporten de zorgplicht voor de gezondheid van de inwoners van Nederland bij de behandeling van de Omgevingswet in de afgelopen jaren gewoon blijft verwaarlozen!

5. Verzoek om aanpassing, c.q. aanvulling Omgevingswet

Milieuzonering geluidsemissie

Op bovengenoemde gronden verzoeken wij uw Kamer te bevorderen dat de huidige gebrekkige Omgevingswet, die met betrekking tot de aanpak van geluidsoverlast door motorfietsen, e.d. in strijd is met de Grondwet, het EVRM en het VEU, wordt herzien en aangevuld met een specifieke regeling, die conform de genoemde rapporten de gezondheid van de burgers en de leefomgeving in algemene zin beschermt.

De meest voor de hand liggende oplossing is de aangekondigde Omgevingswet en de Aanvullingsregeling geluid Omgevingswet aan te vullen met de mogelijkheid van Milieuzonering geluidsemissie, zodat de lagere overheid (gemeenten en provincies) gebieden en wijken kunnen aanwijzen, waar uitsluitend motorvoertuigen welkom zijn, die weinig geluid produceren en dus geen geluidsoverlast voor de burgers en de leefomgeving in algemene zin veroorzaken.

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 uitkomen. Deze methodiek is wijdverbreid al doorgevoerd via de milieuzones in grote steden, waar te veel vervuilende dieselvoertuigen verboden zijn.

Dit voorstel bestaat uit vier afzonderlijke onderdelen:
a. Predicaat "stil voertuig"
b. Milieuzones geluidsemissie “stil gebied”, waar alleen stille voertuigen welkom zijn
c. Handhaving milieuzones geluidsemissie
d. Facilitering gebruik ANPR-camera's op gemeentelijke en provinciale wegen

Over de aanvulling van het RDW-register met het predicaat “stil voertuig” plegen wij op dit moment – op verzopek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat – overleg met specialisten van het RDW.

Voorts verwijzen wij naar het recente rapport van het TNO, nummer TNO 2022 R10053, genaamd “Monitoring luide voertuigen in Amsterdam” In dit rapport, uitgebracht na een onderzoek op verzoek van de gemeente Amsterdam, geeft TNO in onderdeel 5 een aantal oplossingen voor de geconstateerde geluidsoverlast, waarin onder meer “Milieuzonering geluidsemissie” staat vermeld.

Na deze aanvulling voldoet de Omgevingswet op dit punt aan de verplichting, die in de Grondwet en de genoemde verdragen is neergelegd.

Uitstel invoering Omgevingswet

Wij begrijpen dat deze aanpassing enige tijd in beslag zal nemen. Dat betekent tevens dat wij uw Kamer vragen de invoering van de aangekondigde Omgevingswet uit te stellen tot deze aanpassing van de Omgevingswet zijn beslag heeft gekregen.

Dit uitstel sluit goed aan bij de beslissing van uw Kamer om de invoering van de Omgevingswet uit te stellen om de gemeenten de mogelijkheid te bieden zich goed voor te bereiden op de overschakeling naar de Omgevingswet, in het bijzonder de ontwikkeling van het daarbij behorende Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO) en de implementatie daarvan.

6. Wegafsluitingen voor alle motorfietsen

Als landelijke organisatie kent de NEFOM uitsluitend bewonersgroepen als lid. Inmiddels hebben 95 bewonersgroepen, verspreid over 11 provincies, zich bij de NEFOM aangesloten, teneinde passende maatregelen tegen deze geluidsoverlast door met name motorfietsen bij de landelijke, provinciale en gemeentelijke overheid te bepleiten. Deze bewonersgroepen staan allemaal vermeld op onze site: www.nefom.nl.

Ook met betrekking tot de verzochte aanvulling van het Nationaal Klimaatakkoord staan wij als NEFOM niet alleen.

Zo hebben de vier grote gemeenten (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 voorts 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. Het bovenvermelde recente rapport van TNO is voorts illustratief voor de geluidsoverlast, die door veel bewoners in Amsterdam wordt ervaren.

De gemeente Den Haag kent 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.

Ook op gemeentelijk niveau zijn op dit vlak initiatieven genomen. Zo hebben de burgemeesters van de gemeenten Krimpenerwaard en Lopik eind oktober 2020 een brief naar de minister van I&W gestuurd 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 352 gemeenten in Nederland benaderd met het voorstel om gezamenlijk met I&W te gaan overleggen over de aanpak van geluidsoverlast door motorvoertuigen, in het bijzonder door motorfietsen. Dit initiatief heeft geleid tot een digitale conferentie op 24 november 2021, waaraan een ongeveer 100 overheidsinstanties (gemeenten, provincies, de GGD Amsterdam en andere instellingen) hebben deelgenomen. Daar was een duidelijke wens om de huidige geluidsoverlast door motorvoertuigen, met name door motorfietsen, aan te pakken met het oog op de bescherming van de bevolking en het leefmilieu. Deze conferentie krijgt uiteraard nog een vervolg. In dit kader is voorts vermeldenswaard dat wethouder Bekkering van de gemeente Bergen recent een duidelijke publieke oproep aan het kabinet heeft gedaan om passende maatregelen te treffen, waarbij met name gedacht wordt aan de invoering van het predicaat “stil voertuig” (zie bijlage).

Voorts hebben de provincies ter bescherming van het milieu en de leefomgeving specifieke regels inzake het toegestane geluidsvolume vastgesteld voor:

- aangewezen stiltegebieden
- aangewezen naturagebieden

Het ligt voor de hand dat gemeenten en provincies voor deze gebieden en voor wijken in gemeenten passende regels willen vaststellen om het geluidsvolume door motorvoertuigen, in het bijzonder door motorfietsen, aan banden te leggen. Bij gebreke aan de verzochte aanvulling van de aangekondigde Omgevingswet zijn passende regels daarvoor lastig.

Dat klemt te meer, nu zelfs de minister voor Medische Zorg op 16 april 2021 in een brief aan de Tweede Kamer haar visie heeft gegeven over de randvoorwaarden voor het Programma Gezonde Groene Leefomgeving, waarin zij opmerkingen maakt over de geluidshinder en zelfs constateert

“dat zo'n 10% van de bevolking ernstige hinder door geluid van wegverkeer ondervindt.”

Het is zonneklaar, dat – zoals de minister voor Medische Zorg in bovenvermelde Kamerbrief constateert – grote groepen van de bevolking geluidsoverlast ervaren. De NEFOM zal bij de wetgever dan ook blijven pleiten voor bestrijding van deze geluidsoverlast door met name motorfietsen en de wetgever daarbij wijzen op de erkenning dat

de overheid een zorgplicht heeft, gebaseerd op de Grondwet, het Europese Verdrag voor de rechten van de mens en het Verdrag betreffende de Europese Unie, alsmede de genoemde rapporten.

Recent heeft de Raad van State bij de presentatie van het jaarverslag opgemerkt, dat de vertrouwensrelatie tussen overheden en de burger op de proef wordt gesteld. De coronacrisis en het kinderopvangtoeslagdrama vormen aanleiding voor een grondige beschouwing over het 'onderhouden van vertrouwen', waarin overheden het voortouw moeten nemen. Want de zorg over de relatie met de burger is groot en zit diep bij het Hoge College van Staat. 'Waar het vertrouwen rafelt, rafelt ook de rechtsstaat', zo staat in het traditionele inleidende hoofdstuk van het jaarverslag vorig jaar, dat onder eindredactie staat van vicepresident Thom de Graaf. Overheden moeten volgens het college, dat rechtspreekt als hoogste bestuursrechter en de regering adviseert over wetten, handelen vanuit 'het principe dat de burger à priori het vertrouwen waard is, zonder daarin naïef te zijn'. Volgens de Raad vergt dat 'in voorkomende gevallen een andere grondhouding'.

De vicepresident van de Raad van State geeft in zijn presentatie van het recente jaarverslag naar onze mening nog een voorzichtige benadering van deze breuk in het vertrouwen tussen overheden en burgers. Naar onze mening wordt deze vertrouwensrelatie zelfs met voeten getreden.

Bewonersgroepen komen bovendien steeds meer in verzet. Zo hebben bewonersgroepen vorig jaar via een spandoekenactie in een groot aantal gemeenten te kennen gegeven de huidige situatie niet langer te kunnen accepteren. Op de spandoeken was in niet mis te verstane woorden de tekst aangebracht: We zijn het zat!

Bovendien dringen steeds meer bewonersgroepen bij hun gemeente aan op afsluiting van gemeentelijke en provinciale wegen voor motorfietsen. Bij gebreke aan de mogelijkheid van Milieuzonering geluidsemissie in de Omgevingswet kan daarbij nauwelijks onderscheid gemaakt worden in geluidsoverlast veroorzakende motorfietsen en stille motorfietsen, zoals elektrische motorfietsen.

Deze toenemende druk op gemeenten om tot wegafsluiting over te gaan, zonder daarbij onderscheid te maken tussen stille en luidruchtige motorfietsen vinden wij ongewenst, doch bij gebreke aan de mogelijkheid van Milieuzonering geluidsemissie begrijpelijk.

Vooruitlopend op de verzochte aanvulling van de Omgevingswet plegen wij momenteel – op verzoek van I&W – overleg met het RDW om een passende regeling te treffen, waarbij in het kentekenregister onderscheid wordt gemaakt tussen stille en geluidslast veroorzakende motorfietsen, waarbij handhaving van een milieuzone geluidsemissie op eenvoudige wijze mogelijk is met ANPR-camera's.

7. Tot slot

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 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.

Het spreekt van zelf dat wij deze brief graag mondeling willen toelichten.

Gezien het grote belang van de verzochte aanvulling van de Omgevingswet hebben wij een factsheet “Gezondheid en geluid” opgesteld, welke wij hierbij insluiten.

Ons Juridisch team:

Vertrouwende op een spoedige reactie.

Met vriendelijke groet,
Namens de NEFOM

Dhr. O. Hardenberg
voorzitter

MAX 70dB(A)
NEFOM
Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen

Bijlagen:

- Kabinet moet gemeenten helpen in aanpak herrie van toerrijders op platteland (Trouw)
- Factsheet “Gezondheid en geluid“

Bijlage: Factsheet “Gezondheid en geluid”