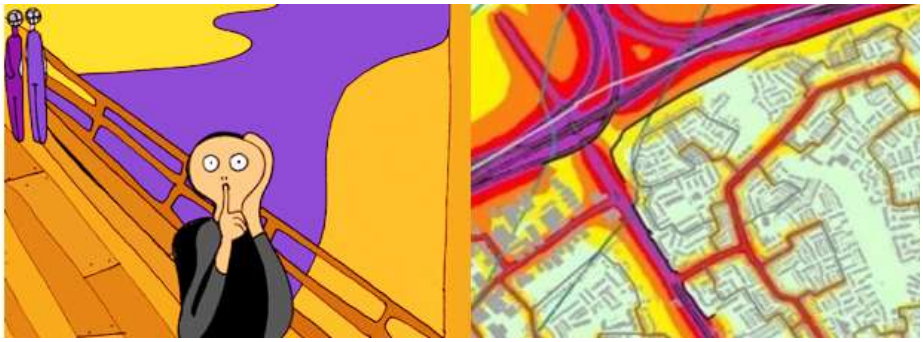

Aan de Eerste Kamer
t.a.v. de heer prof. dr. R.R. Ganzevoort
Postbus 20017
2500 EA Den Haag

Krimpenerwaard, 28 juni 2022

Betreft: het parlementair onderzoek *"Gelijk recht doen"*

Geachte heer Ganzevoort,

Namens de NEFOM kunnen wij mededelen dat wij met bijzonder veel interesse kennis hebben genomen van het parlementair onderzoek van de Eerste Kamer, getiteld *"Gelijk recht doen"*, dat recent gepubliceerd is.

Wij hebben daaruit begrepen dat u als voorzitter van de "Parlementaire onderzoekscommissie effectiviteit antidiscriminatiewetgeving" leiding hebt gegeven aan deze bijzondere onderzoekscommissie. In het woord vooraf bevat dit parlementaire onderzoeksrapport de volgende kernboodschap

> *"Niemand mag worden gediscrimineerd, zeker niet door de overheid."*

Vervolgens bevat het onderzoeksrapport de volgende verduidelijking:

> "*Als we willen dat wetten minder snel tot discriminatie leiden, dan begint het bij aandacht voor de mensen die het aangaat en een basishouding van vertrouwen. Dan gaat het om een overheid die er voor haar burgers is en die ruimte maakt voor maatwerk. Dan maken we de regels eenvoudiger zodat mensen niet tussen de wal en het schip vallen. En dan stimuleren we verantwoordelijkheid en leiderschap in organisaties en heldere en toegankelijke klachtenprocedures voor als het toch fout gaat. De kernboodschap van dit rapport is dat we mensen gelijkwaardig en rechtvaardig moeten* behandelen.*"*

Deze visie van de onderzoekscommissie heeft ons bijzonder aangesproken en vormt tevens de aanleiding dat wij graag met de Eerste Kamer in overleg willen treden, teneinde een passende wettelijke regeling te treffen voor de geluidsoverlast door motorfietsen, bij voorkeur via het wetsvoorstel inzake de Omgevingswet.

Met het oog hierop geven wij onderstaand een onderbouwing van ons standpunt.

1. Geluidsoverlast tast gezondheid aan

Als landelijke organisatie kent de NEFOM uitsluitend bewonersgroepen. Inmiddels hebben 95 bewonersgroepen, verspreid over 11 provincies, zich bij de NEFOM aangesloten, teneinde passende maatregelen tegen 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

In onze brief van 21 april 2022 aan de voorzitter van de Eerste Kamer hebben wij aangegeven dat in diverse rapporten wordt geconstateerd dat geluidsoverlast schadelijk voor de gezondheid is. We hebben

daarbij verwezen naar het rapport van de Gezondheidsraad, het rapport van het RIVM, uitgebracht n.a.v. de motie Schonis in de Tweede Kamer, de nieuwe nieuwe WHO-richtlijnen omgevingsgeluid en het Handbook on the external costs of transport van de EU. We hebben in deze brief tevens een uitgebreide toelichting gegeven en feitelijke gegevens over geluidsoverlast vermeld.

Voorts hebben wij in deze brief aan de voorzitter van de Eerste Kamer tevens opgemerkt dat de bestaande gebrekkige regelgeving in strijd is met:

- art. 21 van onze Grondwet
- art. 2 en art. 8 Europese Verdrag voor de rechten van de mens (EVRM)
- art. 2 en art 6 Verdrag betreffende de Europese Unie (VEU)

Kort daarna hebben wij over deze geluidsproblematiek ook een brief, gedateerd 18 mei 2022, aan de Commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving van uw Kamer gestuurd en daarin hebben wij tevens vermeld, dat wij in 2021 diverse ministers, te weten die van Infrastructuur en Waterstaat, Justitie en Veiligheid, Binnenlandse Zaken, Medische Zorg en Sport, hebben benaderd met het verzoek om passende maatregelen te nemen tegen de geluidsoverlast door motorvoertuigen, in het bijzonder door motorfietsen.

Naar aanleiding van deze brieven ontvingen wij van de minister van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de bovenvermelde ministers, een schriftelijke reactie d.d. 8 juli 2021. Daarin schrijft genoemde minister:

> *“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 brieven aan de diverse ministers en de reactie van de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn eveneens te vinden op onze site: www.nefom.nl.

In tegenstelling tot de positieve reactie van de minister van Infrastructuur en Waterstaat hebben wij tot op heden echter nog geen reactie gehad op:

- onze brief van 21 april 2022 aan de voorzitter van de Eerste Kamer
- onze brief van 18 mei 2022 aan de Commissie voor Infrastructuur, Waterstaat en Omgeving van uw Kamer

Dit staat in schril contrast met de kernboodschap van uw rapport *"Gelijk recht doen",* waarin uw commissie het voorwoord afsluit met de volgende opmerkingen:

> *"De kernboodschap van dit rapport is dat we mensen gelijkwaardig en rechtvaardig moeten behandelen. Dat vraagt iets van ons allemaal. In onze omgang met elkaar begint het met respect en openheid voor de ander. In bedrijven, scholen, en overheidsorganisaties moeten we kritisch kijken of onze taal, houding, procedures, regels en cultuur mensen buitensluiten. In onze wetgeving moeten we beter opletten of bepaalde groepen daardoor benadeeld kunnen gaan worden."*

2. Klimaatakkoord van Parijs en energietransitie

Het Klimaatakkoord van Parijs in 2015 is in feite de start voor een vertaling van de gemaakte afspraken. Dat heeft in Nederland medio 2019 geleid tot het nationaal Klimaatakkoord met als centraal doel: het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen in Nederland met 49 % ten opzichte van 1990.

Zoals in onze brief van 21 april 2022 aan uw Kamer reeds vermeld, bevat 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.

Mede naar aanleiding van beslissingen van de Raad van State en de Hoge Raad in de afgelopen jaren is in de afgelopen periode gelukkig een begin gemaakt met de energietransitie. Zo heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de afgelopen maand de subsidieregeling voor de overgang naar schone (elektrische) vrachtwagens, alsmede elektrische machines op de bouwplaats verruimd. Eerder was al overeenstemming bereikt, dat grote steden vanaf 2025 een zero-emissiezone mogen invoeren voor vrachtauto's en bestelbussen. Voorts is geregeld dat nieuwe taxi's in de grote steden in 2030 schoon en stil

moeten zijn. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft bovenden recent besloten het vliegverkeer op Schiphol vanaf volgend jaar te beperken.

Bij de bovengenoemde regelingen wordt naast de uitstoot bijna steeds geluidsoverlast als motivering voor de aanpassing van de bestaande regelingen genoemd. Tot op heden ontbreken evenwel vergelijkbare regelingen voor motorfietsen, terwijl juist deze categorie zoveel geluidsoverlast veroorzaakt.

3. Omvang geluidsoverlast motorfietsen

In het nationaal Klimaatakkoord wordt op pagina 57 kort aandacht besteed 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 nieuw te verkopen snorfietsen op de Nederlandse markt emissieloos zijn. De Rijksoverheid zal zorgen voor een gelijk speelveld op de Nederlandse markt.

Zoals wij reeds uitgebreid in onze brief van 21 april 2022 aan de voorzitter van uw Kamer hebben onderbouwd, ontbreekt in het nationaal Klimaatakkoord een vergelijkbare regeling voor motorfietsen, hetgeen in strijd is met de door Nederland afgesloten verdragen ter bescherming van de leefongeving, zoals het EVRM.

Er is echter alle reden om aandacht te besteden aan de omvang van geluidsoverlast door motorfietsen. Volgens gegevens van de BOVAG reden er op 1 december 2021 in Nederland bijna 775.000 mototfietsen rond, ruim 15.000 meer dan een jaar eerder. Van deze grote groep motorfietsen hebben er op dat moment nog geen 1150 motorfietsen een elektrische aandrijving.

Voor de omvang van de geluidsoverlast door motorfietsen verwijzen wij naar de bijlage, waar wij de geluidsoverlast van motorfietsen naar merk hebben uitgesplitst.

Het probleem van de geluidsoverlast wordt echter gigantisch vergroot door de ouderdom van de motorfietsen. Als we de iets oudere gegevens van het CBS vergelijken de recentere gegevens van de BOVAG dan is ongeveer 60% van de motorfietsen gebouwd na 2000. Dat betekent tevens dat ongeveer 40% van de motorfietsen dateert uit 1999 of eerder. Deze oude groep motorfietsen hoeft dus NIET aan enige EURO-norm (1 t/m 5) te voldoen. Dat betekent niet alleen een vrij grote uitstoot aan schadelijke stoffen, maar doorgaans tevens een geluid van meer dan 100 dB (A) produceren. Zelfs als voor deze oude groep motorfietsen een APK zou gelden – quod non – dan nog mogen deze motorfietsen dezelfde schadelijke uitstoot en volumineus geluid produceren. Een waanzinnige situatie! Over discriminatie gesproken!

In uw rapport "Gelijk recht doen" constateert de onderzoekscommissie dat er een kloof bestaat tussen wetgeving en de praktijk. De commissie geeft aan te zoeken naar oplossingen,

> *"waarbij het in het bijzonder gaat om de rol die het parlement speelt of kan spelen. Het parlement heeft een drievoudige taak:*
>
> 1. *Het is de vertegenwoordiging van het volk en geeft stem aan de wensen, grieven en belangen van burgers.*
> 2. *Het is de medewetgever die samen met de regering wetten tot stand brengt, aanpast en afschaft.*
> 3. *Het is de controleur van het beleid dat de overheid voert en waarvoor de regering in het parlement verantwoording aflegt."*

Deze drievoudige invulling van de taak van het parlement spreekt ons bijzonder aan en wij willen graag met verwijzing naar deze drieledige taak een lans breken voor een oplossing van de bestaande en breed ervaren geluidsoverlast door motorfietsen.

4. Herbeoordeling van bestaande geluidsnormen

Zoals in onze brief van 21 april 2022 aan de voorzitter van uw Kamer vermeld, heeft de voorzitter van de Europese Commissie naar aanleiding van vragen van enkele Europarlementariërs over de huidige Europese geluidsnormen in een brief van 27 oktober 2020 aan deze Europarlementariërs meegedeeld, dat de Europese Commissie besloten heeft tot een herbeoordeling van de huidige geluidsnormen en dat deze herbeoordeling onderdeel vormt van de aangekondigde Europese “Green deal”. Deze brief voegen wij als

bijlage hierbij. 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 de Europese Commissie op 26 januari 2021 – vooruitlopend op de herziening van de geluidsnormen – reeds een duidelijk standpunt heeft ingenomen bij de beoordeling van de door motorrijders ingediende bezwaren tegen de wegafsluitingen voor motorfietsen in Tirol.
(zie voor verdere documentatie onze brief van 21 april 2022 aan de voorzitter van uw Kamer).

Blijkens deze beslissing is de Europese Commissie van mening dat – met het oog op de bescherming van de gezondheid van de bewoners van Tirol – **reeds nu** – onder de bestaande geluidsnormen en verdragsbepalingen specifieke maatregelen mogelijk zijn en dat de bestaande (verouderde) Europese geluidsnormen daarbij opzij dienen te worden geschoven.

Toetsing van de huidige situatie in Nederland aan de door u geformuleerde drieledige taak van het parlement kan naar onze mening slechts tot de conclusie leiden dat passende maatregelen noodzakelijk zijn ter bescherming van het leefmilieu en de gezondheid van de bevolking..

5. Pleidooi voor aanpassing Omgevingswet

Zoals reeds vermeld, heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat – mede namens een aantal andere ministers – in de brief van 8 juli 2021 de zorgplicht van de overheid erkend. Dat betekent dat de overheid de verplichting heeft passende maatregelen tegen geluidsoverlast te nemen. Dat betekent tevens dat de drieledige taak van het parlement meebrengt dat uw Kamer op passende maatregelen behoort aan te dringen.

In verband hiermede hebben wij als NEFOM meerdere malen het kabinet, de Tweede Kamer en de Eerste Kamer erop geattendeerd dat de voorgestelde Omgevingswet onvolledig is en aanpassing behoeft..

Onder verwijzing naar bovengenoemde verdragen en rapporten hebben wij in de verschillende brieven aan het kabinet en aan uw Kamer verzocht om aanpassing, c.q. aanvulling van de Omgevingswet met *“Milieuzonering geluidsemissie”*, teneinde als wetgever aan de Grondwet en de genoemde verdragen te voldoen.

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.

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.

Met betrekking tot deze verzochte aanvulling van de Omgevingswet staan wij als NEFOM niet alleen. Zo heeft de G-4 (Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Utrecht) reeds enige tijd geleden het initiatief genomen om gezamenlijk met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te overleggen over de aanpak van geluidsoverlast. In dit kader is vermeldenswaard dat de gemeente Amsterdam een Actieplan Schone Lucht heeft opgesteld, waarin per vervoerscategorie de omschakeling naar elektrisch vervoer als doel wordt geformuleerd. Voor tweewielers kent dit Actieplan specifieke doelen: motorfietsen in 2030 uitstootvrij en brom- en snorfietsen al in 2025.

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

In dit kader is vermeldenswaard dat zowel Rotterdam, als Amsterdam recent een onderzoek door TNO hebben laten uitvoeren naar de omvang van geluidsoverlast. Beide gemeenten zijn thans in beraad, op welke wijze – gezien de rapporten van TNO – de bevolking tegen geluidsoverlast kan worden beschermd.

6. Tot slot

Zoals uit het bovenstaande 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:

- Brief van 27 oktober 2020 van de voorzitter van de Europese Commissie
- Overzicht van de geluidsoverlast door de verschillende merken motorfietsen