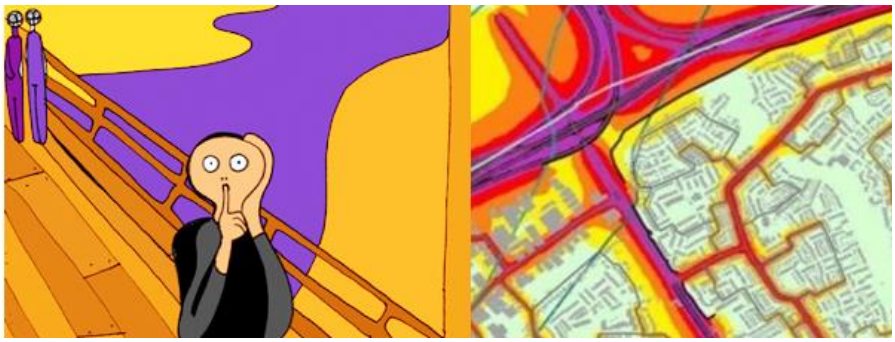
Nieuwsbrief

Petitie special 2022



Beste Mensen,

Op 6 september zijn er 2 petities aangeboden aan de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Beide petities gaan over onnodig geluidsoverlast door motorvoertuigen, waarbij motorfietsen het overgrote deel van de overlast voor hun rekening nemen.

Petitie 1:
Door Wethouder Erik Bekkering, van de Gemeente Bergen namens zo'n 70 Nederlandse Gemeenten (samen met de gemeente Bloemendaal en Krimpenerwaard).

Petitie 2:
Door NEFOM Voorzitter Tony Hardenberg, namens 1,3 miljoen Nederlanders en 100 bewonersgroepen in 95 gemeenten.
Naast de petitie bieden we ook het document "Feiten over geluidsoverlast door motorfietsen aan".

In deze Petitie Special nieuwsbrief kunt u beide petities en achtergrond informatie lezen

De Kamerleden waren zeer geïnteresseerd in de problematiek, verheugd dat de NEFOM het probleem aan de orde stelt. Fijn dat er een tegengeluid is t.o.v. de motorlobby.

Wethouder Erik Bekkering geeft uitleg aan de Kamerleden

We hebben de volgende vragen kunnen beantwoorden:

a. Waarom vraagt u in de petitie speciaal aandacht voor motorfietsen?
   NEFOM: we hebben niets tegen motorrijders, maar alle bewonersgroepen noemen motorfietsen als de veroorzaker van geluidoverlast. Wij hebben dus besloten om daar dan ook als eerste iets aan te gaan doen.
b. Welke gezondheidsschade bedoelt U
   NEFOM: Het gaat vooral over de gevolgen van stress door de steeds terugkerende geluidsoverlast en de onmacht om hier iets tegen te doen. Dit resulteert in 700 doden per jaar in Nederland.

c. Wat ziet de NEFOM als oplossing?
NEFOM: Wij vragen om de volgende maatregelen om deze bron van overlast en gezondheidsschade nu met voorrang aan te pakken door:

1. Met onmiddellijke ingang de verkoop en het monteren van sportuitlaten en het verwijderen van dB-killers te verbieden.
2. De Omgevingswet alsnog aan te vullen met een “milieuzonering geluidsemissie”, zodat gemeenten de mogelijkheid krijgen om gebiedsgericht de extreme geluidsoverlast door motorfietsen aan te pakken.
3. De Euronormen voor geluid, fijnstof en stikstof in combinatie met een verplichte APK-keuring ook op motorfietsen van toepassing te verklaren.
4. In de nationale doelstellingen voor elektrificering van motorvoertuigen ook de motorfietsen op te nemen.

De Kamerleden hebben aangegeven de petities te bestuderen en vervolgens hun standpunt te bepalen over vervolg acties en maatregelen.

Namens het NEFOM-bestuur

Tony Hardenberg, voorzitter

Aan de Vaste Kamercommissie voor Infrastructuur en Waterstaat
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Onderwerp: Geluidsoverlast motorvoertuigen en toekomstige samenwerking in bestrijding

Geachte leden van de Commissie Infrastructuur en Waterstaat,

Met deze brief vragen wij (gemeente Bergen, Bloemendaal en Krimpenerwaard) uw aandacht voor de noodzaak om de geluidsoverlast door motorvoertuigen via toegesneden wet- en regelgeving te beteugelen. Deze vorm van geluidsoverlast is een groeiend probleem waarmee wij en andere gemeenten in ons land worden geconfronteerd. Het ontbreekt ons echter tot op heden aan een goed instrumentarium, anders dan het afsluiten van wegen, om deze vorm van overlast goed aan te pakken. Wij ontvangen elk jaar steeds meer klachten van inwoners over geluidsoverlast door onder andere motorfietsen.

Oorzaken van geluidsoverlast

De achterliggende oorzaken van dit probleem zijn meerledig. Deels is het een kwestie van gedrag bij (een deel van) de berijders van een voertuig. Deze gebruikers ervaren deze vorm van excessief geluid kennelijk als behorend bij de rijstijl en de uitstraling van hun voertuig. Vaak worden de zogenoemde dB-killers uit de uitlaat verwijderd, juist met als doel om extra geluid voort te brengen.

In veel andere gevallen worden – na verwijdering van de fabrieksuitlaten- speciale uitlaten gemonteerd die er specifiek op gericht zijn extra geluid te produceren. Personenauto's, worden voorzien van zogenoemde 'pretuitlaten', bedoeld om juist opvallend veel extra geluid uit te stoten.

Deels is deze geluidsoverlast ook toe te schrijven aan de almaar groeiende verkoopcijfers van motorfietsen (zie recente cijfers BOVAG). Steeds meer motorrijders bevolken, vaak groepsgewijs en vaak juist in de weekenden en op andere vrije en feestdagen, in groten getale de wegen en weggetjes in onze gemeenten.

Het probleem is dat tot nog toe veel van de motorfietsen niet, zoals bijvoorbeeld personenauto's, behoeven te voldoen aan geluid begrenzende Euronormen. En waar dat wel het geval is, ligt die toegestane Euronorm voor motorfietsen aanzienlijk hoger dan die voor personenauto's. Dit betekent dat het merendeel van de motorfietsen meer lawaai mag maken dan maatschappelijk aanvaardbaar en acceptabel is.

Handhaving

Voor de handhaving betekent dit dat de gemeenten tot dusverre juridisch met lege handen staan als het gaat om het beteugelen van deze vorm van geluidsoverlast. Eigenlijk is de enige uitweg voor gemeenten nu om bepaalde wegen of weggedeelten al dan niet tijdelijk af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. In de praktijk betekent dit vaak echter vooral een verschuiving van de problematiek en ongemakken voor de inwoners. Handhaving is op basis van het huidige juridisch instrumentarium en met de huidige krapte aan handhavers vrijwel onbegonnen werk.

Verzoek om maatregelen

Er is naar onze mening nog een dwingende andere reden om nu op korte termijn tot een set van juridische maatregelen te komen. Die reden hangt direct samen met de relatief hoge uitstoot van fijnstof, koolmonoxide en stikstofoxide door motoren. Tal van onderzoeksrapporten van gerenommeerde instituten zoals bijvoorbeeld RIVM, TNO en Europese Commissie bevestigen dit onomstotelijk. Juist in het licht van de urgentie om stikstof uitstoot te verminderen, zie Kabinetsbeleid voor stikstof, is het niet langer houdbaar om de motorfietsen buiten beschouwing te laten. Ook die categorie weggebruikers zal haar bijdrage moeten gaan leveren. En de huidige praktijk wijst uit dat dit alleen zal gebeuren als daar een goede wettelijke basis voor komt/is.

Het leggen van die wettelijke basis ligt in uw handen als Tweede kamer, dan wel bij het Kabinet. Binnen een dergelijk juridisch instrumentarium zou in onze optiek ook het invoeren van een verplichte jaarlijkse APK voor motorfietsen een plek dienen te krijgen. Bovendien zou de Omgevingswet een aanvulling moeten krijgen die provincies en gemeenten concreet de mogelijkheden gaat geven om paal en perk te stellen aan de geluidsoverlast en schadelijke uitstoot door motorfietsen en daarmee de veiligheid en leefbaarheid wordt verbeterd.

Voorkomen van lappendeken aan maatregelen

Wij doen deze oproep aan uw Commissie ook, omdat wij inmiddels berichten ontvangen dat bepaalde gemeenten nu -noodgedwongen- hun eigen instrumentarium gaan opzetten. Op zichzelf zijn dat logische en prima initiatieven, om daarmee tegemoet te komen aan de klachtenstroom van omwonenden. Wij juichen dergelijke initiatieven toe, maar hopen tegelijkertijd dat er landelijk geen lappendeken aan maatregelen per gemeente gaat ontstaan. Ook daarom zijn wij van mening dat dit probleem nu met grote urgentie door de Rijksoverheid dient te worden opgepakt.

Oproep aan de Commissie

Wij roepen uw Commissie op om bij het Kabinet op korte termijn aan te dringen met maatregelen komen die dit groeiende probleem terug kunnen dringen en vragen u ons te informeren over de door u ondernomen stappen.

Deze brief en ons initiatief wordt onderschreven door de in de bijlage genoemde gemeenten.

Lijst gemeenten

Almere
Alphen aan den Rijn
Altena
Amstelveen
Apeldoorn
Arnhem
Barendrecht, Albrandswaard en Ridderkerk
Berg en Dal
Beuningen
Beverwijk
Blaricum
Bodegraven-Reeuwijk
Boxtel en Sint-Michielsgestel
Culemborg
De Fryske Marren
Delft
Deventer
Dordrecht
Drechterland
Duiven en Westervoort
Eijsden-Margraten
Enschede
Epe
Gemert-Bakel
Gouda
Gulpen-Wittem
Haarlem
Heemskerk
Heerlen
Heusden
Heuvelrug
Houten
Houten
Kampen
Katwijk
Koggenland
Lansingerland
Laren
Leidschendam-Voorburg
Lelystad
Lingewaard
Lochem
Lopik
Maastricht
Nieuwkoop
Nijmegen
Nunspeet
Olst-Wijhe
Opmeer
Rheden
Ridderkerk
Rijswijk
Roermond
Roosendaal
Rotterdam
Sint Anthonis
Tilburg
Urk
Utrecht
Veere
Vlissingen
Wassenaar
Westerkwartier
Westerwolde
Westland
Zandvoort

MAX
70dB(A)
NEFOM
Nederlandse Federatie
Omgevingslawaai
Motorvoertuigen

Krimpenerwaard, 6 september 2022

Geachte leden van de Vaste Kamercommissie Infrastructuur en Waterstaat,

Terwijl in de afgelopen decennia in Nederland (en Europa) vanuit overwegingen van milieu en volksgezondheid de emissienormen voor geluid, fijnstof en stikstof voor auto's en vrachtwagens stelselmatig zijn aangescherpt rijden in ons land nog steeds meer dan 800.000 motorfietsen rond zonder katalysator, zonder verplichte APK-keuring en met de vrijheid om veel meer geluid te produceren dan welke auto of vrachtwagen ook.

Met elkaar zijn zij een belangrijke factor in de toenemende druk op het milieu en de leefomgeving.
De overlast door motorfietsen leidt tot steeds meer irritatie en gezondheidsschade, niet in de laatste plaats omdat het hier gaat om pure pretherrie zonder enig economisch of maatschappelijk nut anders dan het vermaak van de motorrijders zelf.

Verspreid over Nederland zetten een honderdtal bewonersgroepen zich in om de extreme geluidsoverlast door motorfietsen te beteugelen. Zij roepen hun gemeentebesturen op tot actie, maar die kunnen weinig uitrichten omdat het hen volledig ontbreekt aan adequate wet- en regelgeving. De geluidsnormen voor motorfietsen zijn zo ingewikkeld en divers dat handhaving ondoenlijk is. Soms besluiten gemeenten een weg of wegdeel (tijdelijk) af te sluiten, maar dat is door het waterbedeffect vaak niet meer dan een verplaatsing van het probleem. In Zuid-Limburg leidt dit er al toe dat gemeenten elkaar voor de rechter dagen om een wegafsluiting ongedaan gemaakt te krijgen.

U heeft hier de afgelopen decennia als wetgever uw zorgplicht jegens uw burgers ernstig verzaakt. Wij roepen u op om deze bron van overlast en gezondheidsschade nu met voorrang aan te pakken door:

- Met onmiddellijke ingang de verkoop en het monteren van sportuitlaten en het verwijderen van dB-killers te verbieden. Overigens waarderen wij, dat de Minister nog in september een wetsvoorstel met deze strekking aan De Kamer wil aanbieden.
- De Omgevingswet alsnog aan te vullen met een "milieuzonering geluidsemissie", zodat gemeenten de mogelijkheid krijgen om gebiedsgericht de extreme geluidsoverlast door motorfietsen aan te pakken. (Zie ook onze brief van 24 maart 2022 aan uw Kamer)
- De Euronormen voor geluid, fijnstof en stikstof in combinatie met een verplichte APK-keuring ook op motorfietsen van toepassing te verklaren. Mocht de motorindustrie u vertellen dat dit technisch niet kan: die stille motoren zijn er al.
- In de nationale doelstellingen voor elektrificering van motorvoertuigen ook de motorfietsen op te nemen.

Voor verdere feitelijke achtergrondinformatie verwijzen wij u naar bijgesloten factsheet over geluidsoverlast door motorfietsen.

Wij zijn vanzelfsprekend graag bereid deze petitie nader mondeling toe te lichten.

Namens de NEFOM,

Tony Hardenberg, voorzitter

www.nefom.nl
e-mail: info@nefom.nl

MAX 70dB(A)

NEFOM

Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen

FEITEN OVER GELUIDSOVERLAST DOOR MOTORFIETSEN

Als het over overlast door motorfietsen gaat zeggen de motorrijders zelf dat dit wordt veroorzaakt door een klein groepje dat het voor de goedwillende meerderheid van de motorrijders verknoeit. Maar hoe kan een klein groepje dan zoveel protest veroorzaken en 90 bewonersgroepen mobiliseren? Is dat kleine groepje eigenlijk wel klein? In dit factsheet zetten we de feiten op een rijtje.

DIT IS WAT MOTORRIJDERS TEWEEGBRENGEN

TNO heeft in opdracht van de Gemeente Amsterdam in september en oktober 2021 op drie locaties in de stad monitoring van luide voertuigen uitgevoerd. Er werden van ruim 235.000 voertuigen meetgegevens geregistreerd. In 4049 gevallen (2% van het totaal) betrof het een motorfiets.

Van 408 voertuigen werd een geluidsniveau gemeten van > 83 dBa. In 220 gevallen betrof het een motorfiets. Dat is 54% van het totaal.[1]

Aantallen luide voertuigen per locatie met L_{pAFmax} > 83 dB(A), en vergelijking met totale voertuigaantallen

Locatie	Auto's	Motorfietsen	Bromfietsen	3-wielers	onbekend	Totaal
EB	28	62	5	6	1	102
TM	35	22	7	0	0	64
WS	75	136	11	16	4	242
Totaal	**138**	**220**	**23**	**22**	**5**	**408**
Percentage	**34%**	**54%**	**6%**	**5%**	**1%**	**100%**
Verg. alle verkeer	210408	4049	4785	528	15801	235571
Percentage	89%	2%	2%	0,2%	7%	100%

Motorfietsen veroorzaken in dit onderzoek met slechts 2% van het aantal voertuigen 54% van de herrie.

In de steekproef van TNO produceert 5,4% van de motorfietsen (220/4049) meer dan 83 dB(A) geluid. Op basis van deze verhouding rijden dan in heel Nederland een kleine 50.000 van dergelijke motorfietsen, dat zijn er bijna 1,5 per km2[2].

Het Ministerie van I&W onderzoekt de mogelijkheden van een verbod op sportuitlaten en het verwijderen van dB-killers. In het onderzoek van TNO produceert maar ongeveer 10% van de 408 voertuigen die meer dan 83 dB(A) maken, een sterk tonaal geluid. Dat laatste wijst op een minder goed werkende uitlaat al dan niet in combinatie met andere mechanische of elektronische aanpassingen, een verwijderde dB killer, een niet gecertificeerde uitlaat of veroudering.[3]

Een verbod op sportuitlaten en het verwijderen van DB-killers saneert dus alleen de ergste uitwassen en laat 90% van het probleem onaangeroerd.

De situatie in Duitsland is daarvan een treffende illustratie. In ons buurland zijn sportuitlaten en verwijderde dB-killers al langer verboden (Nederlandse motorrijders verwisselen daarom de uitlaat van hun motorfiets voordat ze naar Duitsland rijden). Niettemin kent het land nog steeds 160 bewonersgroepen die actievoeren tegen pretherrie.

Met het woord **pretherrie** willen wij duidelijk maken dat het gaat om geluidsoverlast en gezondheidsschade die het gevolg zijn van louter recreatieve activiteiten waar anderen niet onder zouden behoeven te lijden.

[1] Rapport TNO 2022 Monitoring luide voertuigen Amsterdam p.21
[2] De RDW-database telt 882.936 op kenteken geregistreerde motorfietsen in Nederland
[3] Rapport TNO 2022 Monitoring luide voertuigen Amsterdam p.40

DIT IS HET MACHINEPARK

Van de 882.936 geregistreerde motorfietsen stamt ruim 40% uit de vorige eeuw, wat betekent dat zo'n 350.000 Nederlandse motorfietsen nog steeds aan geen enkele EURO norm hoeven te voldoen, qua geluid, noch qua uitstoot van schadelijke stoffen.

Het is de harde kern van de 624.804 Nederlandse motorfietsen met een stationair geluidsniveau boven 85dB(A), dat is 70% van alle geregistreerde motorfietsen[4].

DIT IS DE GEZONDHEIDSSCHADE DIE ZIJ VEROORZAKEN

Volgens het RIVM ondervinden in Nederland 1.3 miljoen mensen ernstige geluidshinder door wegverkeer en worden 600.000 mensen erdoor gestoord in hun slaap.[5]

In recent onderzoek door de GGD in Amsterdam blijken motorfietsen de belangrijkste bron van geluidhinder te zijn. Een op de vijf Amsterdammers heeft er last van vooral ook omdat het als nutteloos, en a-sociaal wordt ervaren[6] en het zich vooral manifesteert bij mooi weer en als men zelf ook van het weekend probeert te genieten.

Motorfietsen zijn overigens niet alleen qua geluid een buitenbeentje in het verkeer. Ze veroorzaken ook buitensporig veel luchtvervuiling. In een onderzoek in Parijs is gebleken dat motorfietsen tot elf keer meer koolmonoxide en zes keer meer stikstofoxide uitstoten dan personenauto's. Dat komt doordat 'moderne' motorfietsen slechts aan de Euro 4-norm hoeven te voldoen en auto's aan de Euro 6-norm.[7] De oudere motorfietsen hoeven helemaal nergens aan te voldoen zoals hiervoor al is gezegd.

EN DIT ZIJN DE BIJBEHORENDE MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN

De kosten van lawaai manifesteren zich in kosten van gezondheidsproblemen en ergernis. Volgens een Europese studie zijn motorfietsen per gereden kilometer met afstand de grootste kostenpost.[8]

[4] Bron: RDW
[5] Motie Schonis en de WHO-richtlijnen voor omgevingsgeluid (2018): het doel heiligt de middelen. Rapport 2019-0227
[6] Bron: presentatie GGD Amsterdam tijdens conferentie
[7] https://www.ad.nl/auto/motorfietsen-vervuilen-tot-elf-keer-meer-dan-autos-a4cb2860/
[8] EUROPEAN COMMISSION, Directorate-General for Mobility and Transport - Handbook on the external cost of transport - January 2019 v 1.1 p. 97

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

pkm = personenkilometer, vkm = voertuigkilometer

De enorme omvang van de kosten van geluidsoverlast door motorfietsen blijkt uit een vergelijking met personenauto's en vrachtwagens:

Voertuig	Kosten		Voertuigen		Kilometers	
	x 1 mld.	%	x 1 mld.	%	x 1 mld.	%
Auto	26.2	47	8.68	91	122.5	94.2
Motor	14.8	27	0.68	7	0.16	0.1
Vrachtauto	14.5	26	0.14	2	7.5	5.7

Met niet meer dan 0.1% van alle gereden kilometers veroorzaken motorrijders met slechts 8% van alle voertuigen maar liefst 37% van de gezondheidskosten van lawaaivervuiling. Voor de goede orde: dit is dus nog exclusief de kosten van luchtvervuiling waaraan motorfietsen ook een meer dan evenredige bijdrage leveren.

De Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen (NEFOM) is een federatie van actiegroepen die overlast van motorvoertuigen ervaren. Wij zijn de geluidsoverlast en gezondheidsschade door motorfietsen, auto's en andere voertuigen zat en zetten ons er samen voor in de hinder terug te dringen.

www.nefom.nl | info@nefom.nl

Persbericht

2 september 2022

gemeente BERGEN

Petitie geluidsoverlast motoren voor vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat Tweede Kamer

Wethouder Erik Bekkering biedt dinsdag namens het college van Bergen een petitie aan over motorenoverlast aan de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer. De petitie is ook ondertekend door de colleges van Bloemendaal en Krimpenerwaard.

Eerder stuurde het college al een aantal brieven over geluidsoverlast door motorvoertuigen en dan met name van motoren naar de minister van Infrastructuur en de commissaris van de Europese Commissie. Ook nam Bergen het initiatief om samen met andere gemeenten te werken bij bestrijding van geluidsoverlast motorvoertuigen. Dit leidde tot een conferentie eind 2021 waar vertegenwoordigers van een groot aantal gemeenten samen keken naar mogelijke oplossingen. “Deze petitie is een volgende zet. Met de hierin gevraagde oplossingsrichtingen, zetten wij stappen richting structurele oplossingen om geluidsoverlast door motorvoertuigen te bestrijden. Dat is waar onze inwoners, ondernemers en bezoekers behoefte aan hebben. Het is onze verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat dit ook werkelijkheid wordt”, aldus wethouder Bekkering.

In de petitie schetsen de colleges nogmaals de oorzaken van geluidsoverlast en gaan ze in op het ontbreken van een uitgebreid handhavingsinstrumentarium. Ze vragen om versneld een aantal maatregelen in te voeren, waaronder het koppelen van geluidsemmissienormen aan motorvoertuigen en deze ook bij een Apk-keuring te toetsen. Daarnaast vragen ze om een Apk in te voeren voor motoren. “Met ons verzoek aan de commissie proberen wij te komen tot invoering van eenduidige maatregelen. Iedereen is gebaat bij duidelijke wettelijke kaders die snel worden ingevoerd.”

De wethouder is bijzonder content met de samenwerking met de collega-bestuurders van Bloemendaal en Krimpenerwaard. “Door krachten te bundelen en samen op te trekken kunnen wij duidelijker het signaal afgeven dat er iets moet worden gedaan aan geluidsoverlast door motorvoertuigen.”

Nederlandse Federatie
Omgevingslawaai
Motorvoertuigen

PERSBERICHT

NEFOM-petitie namens 100 bewonersgroepen.
‘De pretherrie van motorfietsen moet nu echt stoppen!’

Krimpenerwaard, 5 september 2022

De Nederlandse Federatie Omgevingslawaai Motorvoertuigen (NEFOM) biedt dinsdag 6 september aan de Tweede Kamer een petitie aan tegen de enorme en onnodige overlast van motorfietsen, namens meer dan100 bewonersgroepen. De NEFOM-petitie komt gelijktijdig met een soortgelijke petitie van de gemeenten Bergen, Bloemendaal en Krimpenerwaard, namens 70 gemeenten

Voor inmiddels meer dan 100 bewonersgroepen, aangesloten bij de NEFOM, is de maat vol. In totaal ervaren naar schatting inmiddels 1.3 miljoen mensen elk weekend, elke feestdag en ook steeds vaker op gewone werkdagen enorme geluid- en milieuoverlast van talloze motorfietsen, die om louter recreatieve redenen langsrijden. De ruim 800.000 motorfietsen in Nederland zorgen zo in dorpen, natuur- en stiltegebieden voor een enorme en vooral voortdurende geluidoverlast. Veel bewoners ontvluchten daardoor hun huizen en tuinen op zonnige dagen (‘er is toch geen normaal gesprek te voeren’) en melden zelfs gezondheidsklachten.

Waar andere motorvoertuigen strengere geluidsnormen opgelegd hebben gekregen, heeft de politiek verzuimd om dat ook bij motorfietsen te doen. Ook de APK geldt niet voor motorfietsen. Daardoor kunnen motorrijders hun gang gaan en hoeven ze zich niets aan te trekken van de belangen van anderen.
Om die reden bepleit de NEFOM-petitie om de regelgeving voor motorfietsen nu snel te moderniseren, de APK voor motorfietsen (inclusief strengere geluid-, fijnstof- en stikstofnormen) nu in te voeren en de regels ook veel strenger te handhaven. Op dit moment mogen illegale uitlaten, een deel van het probleem, gewoon verkocht worden, halen motorrijders de dempers uit hun uitlaten en rijden ze vaak onverantwoord (maar ook onbestraft) te hard.

‘Maar, zo zegt Tony Hardenberg van de NEFOM, ‘de kern van de geluidsoverlast van motorfietsen zit hem in de grote aantallen die tegelijk hun hobby bedrijven. Een groep motorfietsen -of veel individuen, die door je straat rijden, maakt een enorm lawaai. Ik noem dat pure pretherrie. Onnodig. Dat moet nu echt stoppen, omdat het geen nuttig doel dient en wel honderdduizenden mensen zwaar benadeelt. Daarom vragen we in onze petitie aan de Kamer met name om in de nieuwe Omgevingswet een milieuzonering geluidsemissie op te nemen. Dat geeft gemeenten de mogelijkheid om routes of gebieden af te sluiten voor lawaaiige motorfietsen. En dat is uiteindelijk het enige effectieve middel om bewoners hun rust terug te geven.’
“ Wij hebben op zichzelf niets tegen motorfietsen, maar wel tegen die extreme geluidsoverlast”.