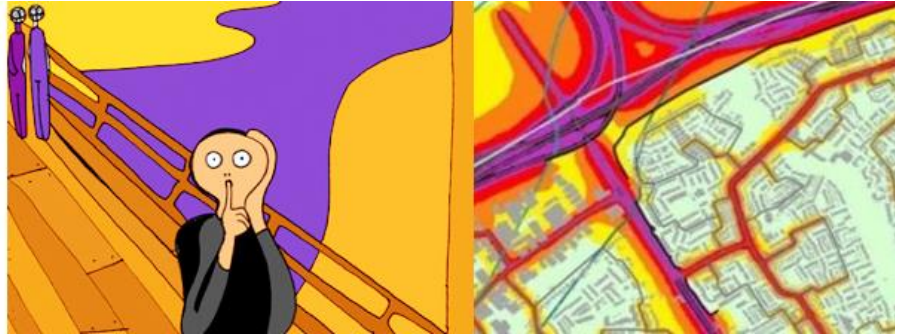


Nieuwsbrief

Maart 2023



Beste Mensen,

De NEFOM heeft onlangs een persoonlijk overleg gehad met Minister Harbers van Infrastructuur en Waterstaat. Daarin is duidelijk geworden dat minister Harbers géén acties gaat nemen om de geluidoverlast van motorfietsen aan te pakken. Wat hem betreft ligt de bal bij de gemeentes. Ook is de minister van mening dat de gemeentes voldoende middelen hebben om de overlast aan te pakken, namelijk via "Inrijverboden". (zie onder)

Op dit moment zijn er al inrijverboden voor motorfietsen op de volgende plaatsen:

- Lopik (dijkweg)
- De Mije (weg langs rivier)
- Zuiderdijk, Venhuizen (dijkweg)
- Epenerbaan, Vaals (Drielandenpunt)

Er ontstaat discussie met buurgemeentes, die niet blij zijn dat de overlast nu bij hun komt.

De NEFOM adviseert haar bewonersgroepen om samen met de gemeente Pilots uit te voeren. Dit betreft een tijdelijk inrijverbod voor motorfietsen, gepaard gaande met onderzoek naar de gevolgen van deze maatregel.

Doelstelling is te onderzoeken wat de gevolgen zijn van het inrijverbod. Hierbij kan gedacht worden aan

- Geeft het de gewenste rust en verbetering van het leefmilieu voor de bewoners?
- Wat is het effect op de horeca, is er verlies van klandizie?
- Wordt de overlast verplaatst? Komen daar dan extra klachten van? Is er sprake van een "waterbed effect"?

Verder is het doel een duidelijk signaal af te geven, zowel aan de overlastplegers "De maat is vol", en ook aan de bewoners, namelijk dat hun klachten serieus genomen worden.

Wij benadrukken nogmaals dat wij na het nalopen van alle mogelijke alternatieven – althans op korte termijn - geen andere opties meer zien om de overlast terug te dringen.

De NEFOM benadrukt dat haar leden geen hekel hebben aan motorfietsen of motorrijders, wel aann de enorme geluidoverlast van deze verkeersdeelnemers.

Met vriendelijke groet

Tony Hardenberg,
Voorzitter NEFOM

Namens het NEFOM-bestuur

NEFOM in overleg met Minister Harbers

Op 26 jan 2023 sprak het NEFOM bestuur met Minister Harbers (Infrastructuur en Waterstaat) over de geluidoverlast van motorvoertuigen en wat er aan te doen is.

De geluidoverlast wordt veroorzaakt door meer dan 50% van de motorfietsen (want daar richten we ons nu op). We onderkennen de volgende groepen:

1. Raddraaiers, een kleine groep die willens en wetens illegale uitlaten kopen om herrie te maken. Dit is illegaal, verkoop en gebruik van deze middelen moet door politie worden aangepakt. Handhaven dus,
2. Gedrag, een grote groep berijders misbruiken de gashandels stilstaand of tijdens het rijden. Gedragsbeïnvloeding dus
3. Onbewust, een grote groep bestaat uit berijders die niet bewust lawaai willen maken, maar een te luide motorfiets hebben, die geheel voldoet aan de keuringseisen. Geven feitelijk de grootste overlast, omdat ze vaak in grote groepen/grote hoeveelheden rijden. Afsluiten dus



Minister Harbers met het NEFOM-bestuur: vlnr. Marcel Wendrich, Tony Hardenberg en Kees van Hoof

NEFOM Conclusie

1. De Minister heeft aandacht voor het probleem, maar heeft tijd nodig om een en ander te realiseren. Hij heeft toegezegd aandacht te besteden aan:
 - a. Invoering APK voor motorfietsen in Nederland
 - b. Uitbreiding APK met "geluidemissie normen"
 - c. Europese aandacht voor verlaging geluidemissienormen Motorvoertuigen
 - d. Agenderen geluidoverlast bij Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Inter Provinciaal Overleg (IPO)
 - e. Overleg met minister van Justitie om Handhaving te vereenvoudigen.
2. Op korte termijn zal er dus geen oplossing zijn.
3. Handhaven zal pas soelaas bieden, als op gemeentelijke en provinciale wegen inzet van ANPR-camera's met koppeling aan het kentekenregister mogelijk is en schending van het inrijverbod via het kentekenregister tot een bekeuring leidt, omdat de regels te beperkt zijn en er geen handhavingscapaciteit voor handen is.
4. Inrijverboden zijn voor nu de enige oplossing.

Wat te doen?

De NEFOM adviseert aan de bewonersgroepen om verder in gesprek te gaan met hun gemeente, met het verzoek om inrijverboden voor bepaalde tijd in te stellen voor de gebieden waar overlast plaats vindt. Hierdoor voldoen ze aan hun wettelijke plicht om hun burgers te beschermen tegen ziekmakende geluidoverlast én geven ze een signaal aan de herriemakers dat ze niet meer welkom zijn en hun voertuigen moeten aanpassen. Gemeenten hebben de wettelijke mogelijkheid om gebieden voor bepaalde categorieën verkeer af te sluiten. Dit kan worden voorbereid door de gemeente te bewegen om een pilot te starten en zo te meten wat de effecten van een afsluiting zouden zijn. Zo'n pilot is snel, eenvoudig en goedkoop te organiseren en geeft duidelijkheid waar anders de discussie op basis van aannames gevoerd zou worden. Verder is zo'n pilot in juridische zin noodzakelijk, want als tegen een uiteindelijk besluit tot definitieve afsluiting bezwaar wordt aangetekend (motorclubs), dan zal een rechter om zo'n onderbouwing vragen. Als die er niet is, dan loop je het gevaar dat een rechter het besluit terugdraait (of woorden van gelijke strekking)

Dat betekent dat we er waarschijnlijk beter aan doen om ons te concentreren op de Nederlandse regelgeving: meer inrijverboden voor motorfietsen bepleiten en druk leggen op de mogelijkheden via handhaving

(bij voorkeur via ANPR-camera's). Dat neemt niet weg, dat elke bewonersgroep dan in zijn gemeente een aantal stappen zal moeten zetten, te weten:

- a. druk op de gemeente door de bewonersgroep in de desbetreffende gemeente om een inrijverbod af te kondigen voor een bepaalde weg (in lijn met de casus Lopik) (bijvoorbeeld voor een jaar).
Voordelen zouden kunnen zijn
 1. Lagere drempel voor gemeente
 2. Gemeentes kunnen kijken wat het betekent voor: (pilot)
 - a. horeca, dat klandizie verliest
 - b. verplaatsen van de overlast
 - c. de rust en gezondheid van de bewoners
 3. Het geeft een duidelijk signaal aan de overlastplegers, "De maat is vol"
 4. De gemeente komt de bewoners tegemoet (wordt eens tijd)
- b. bij gebrek aan een besluit door de gemeente: actie via demonstraties in bepaalde weekends (zie bijlage "recht op demonstraties)
- c. Het laatste middel is procederen tegen de gemeente, we zijn in overleg met experts over hoe we dit het beste kunnen aanpakken, maar hopen dat het niet nodig zal zijn.

De NEFOM helpt bewonersgroepen met advies en "best practices" in het benaderen van de gemeentes, en hen te motiveren om maatregelen te nemen.

De NEFOM laat ter verduidelijking enkele filmfragmenten zien, waarin duidelijk wordt, waaruit de geluidsoverlast van motorfietsen bestaat. Het is een selectie uit de vele filmpjes, die door bewoners aan de NEFOM zijn verzonden:

1. Motoroverlast in [aan de kust](#)
2. Geluidsoverlast [langs een dijk](#)
3. Geluidsoverlast [op het platte land](#)
4. Geluidsoverlast [in een dorp](#)
5. Motoroverlast [Bloemendaal](#)

Handhaven inrijverboden motorfietsen met ANPR camera's

ANPR (Automatic Number Plate Recognition)

Hoe werkt ANPR eigenlijk?

De camera's maken opnamen van kentekens. Die worden door speciale software gelezen en vergeleken met nummerborden in de database van de politie. Die beschikt over lijsten met kentekens van voertuigen die door de politie om een of andere reden worden gezocht. Het gaat bijvoorbeeld om auto-eigenaren die nog een gevangenisstraf open hebben staan of nog een hoge boete moeten betalen. Ook gestolen auto's staan in de database.



Politie heeft nu ook motorfiets met ANPR-camera



Op het moment dat een voertuig herkend wordt door een ANPR-camera, krijgt de politie een melding. Dat gebeurt zo'n 3000 keer per dag. Op de meldkamer waar de signaleringen binnenkomen, wordt bepaald of het nodig is om er meteen iemand op af te sturen. Rijdt de auto van iemand die vermist is langs, dan wordt meteen actie ondernomen. Gaat het om iemand die nog een boete moet betalen, dan kan dat nog wachten.

(Drievoudige) klacht bij College voor de Rechten van de Mens

In de afgelopen jaren heeft de NEFOM de Rijksoverheid diverse malen benaderd met het verzoek in het kader van de leefomgeving en het milieu maatregelen te nemen tegen uitstoot van broeikasgassen en (geluid)overlast door motorfietsen.

**COLLEGE VOOR
DE RECHTEN
VAN DE MENS**

Tot op heden heeft de Rijksoverheid geen gevolg gegeven aan onze verzoeken, hoewel de Rijksoverheid wel bepaalde maatregelen heeft genomen, doch daarbij een discriminerend beleid voert, zulks in strijd met het Europese Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM).

In verband hiermede hebben wij een drietal klachten inzake discriminatie ter beoordeling voorgelegd. We treden daarbij op als belangenbehartiger van ruim 100 bewonersgroepen. Deze bewonersgroepen zijn verspreid over heel Nederland en staan alle vermeld op onze site (www.nefom.nl).

Zie [hier](#) onze brief aan het College

Zonder maatregelen lijden de onschuldigen

Sommigen zeggen dat geluidsoverlast iets persoonlijks is, het is subjectief. Dat is ook zo, de een heeft meer last dan de ander. Maar we hebben het over wat mensen ervaren; dat het persoonlijk is maakt niet uit, dat maakt het probleem niet minder.

Sommigen zeggen dat de persoonlijke vrijheid in het geding is. Wij vinden dat vrijheid nooit onbeperkt is, de grens van je vrijheid ligt waar je de vrijheid en kwetsbaarheid van anderen raakt.

Sommigen zeggen dat de oplossing van geluidsoverlast ligt in betere wetgeving, in strengere decibelnormen. Dat helpt ongetwijfeld, maar dat wordt een lange weg. Goed voor komende generaties, wij leven nú.

Sommigen zeggen dat wetsovertreders moeten worden aangepakt en bekeurd. Zo is het, maar handhaving blijkt geen eenvoudige zaak en is misschien zelfs ondoenlijk.

Sommigen zeggen dat bij afsluiting van wegen de goeden onder de kwaden zullen lijden. Dat is zo, maar zonder maatregelen lijden de onschuldigen.

Sommigen zeggen dat ook andere verkeersdeelnemers overlast veroorzaken. Zij hebben helaas gelijk, maar als je overlast van toerende motorrijders wegneemt, scheelt dat enorm.

Sommigen zeggen dat de Lekdijk voor motorrijders een magneet is; dáár moet je ingrijpen. Helaas gaat die vlieger niet op door gebrek aan medewerking; zelfs een proefneming voor onderzoek gaat onze burens van Wijk bij Duurstede te ver.

Sommigen zeggen dat de meeste motorrijders van goede wil zijn; je moet voorlichting geven, aan bewustwording werken. Ons probleem komt niet door de individuele motorrijder. We kunnen het niet genoeg herhalen- ons probleem wordt veroorzaakt door de hoeveelheid motorrijders, het zijn de grote aantallen die het 'em doen!

Dames en heren van de Gemeenteraad,

binnenkort begint het motorseizoen weer. Dat betekent dat opnieuw steeds meer motoren met veel lawaai door ons dorp zullen rijden. En voor alle duidelijkheid; echt niet alleen bij mooi weer.

Wij krijgen veel berichten over de overlast. We zijn geschrokken van de reacties, zij getuigen van veel menselijk leed. Het is wrange constatering dat zovelen in hun persoonlijke levenssfeer worden aangetast door pretherrie van passanten.

Gelukkig bent u nu aan zet, ú kunt het verschil maken. Doe het dan ook.



Mijlpaal in strijd tegen motoroverlast in Amerongen

Zes van de acht partijen van de gemeenteraad Utrechtse Heuvelrug hebben zich op 9 februari uitgesproken voor afsluiting van het oude dorp Amerongen voor motoren op weekenden en feestdagen. Een motie van D66, Open, BVHLokaal, CU en PvdD riep het college op maatregelen daartoe te nemen, kreeg eveneens steun van het CDA. De SGP had ook willen voorstemmen, maar wilde een proefperiode voor de afsluiting in de motie zien. Alleen de VVD was 'mordicus' tegen. Daarmee stemden 18 van de 29 leden voor, de afwezige raadsleden meegerekend zelfs 22 van de 29 (75 procent). Het college gaat nu een verkeersbesluit opstellen en in het tweede kwartaal aan de raad voorleggen. Wethouder Haaxma zegt dit zorgvuldig te willen doen met oog op mogelijke juridische bezwaren vanuit de motorwereld. Mogelijk komt zij met een voorstel met verschillende varianten.

De Werkgroep Motoroverlast Amerongen is blij dat de overgrote meerderheid van de raad de klachten uit Amerongen serieus heeft genomen. Wij hebben ons afgelopen jaren ingespannen met [steun van honderden Amerongers](#) die reageerden op de flyer die wij twee jaar geleden in het dorp en de [Lekdijk](#) verspreidden. Tientallen vrijwilligers hielpen bij het tellen van motoren en verspreiden van oordoppen en flyers.

Lange tijd hoopten wij dat de gemeenten Wijk bij Duurstede en Utrechtse Heuvelrug (UH) samen tot een weekendafsluiting van de Lekdijk voor motoren zouden komen. Het college van Wijk heeft een jaar gedraaid om duidelijkheid te scheppen. Een motie in de Wijkse raad op 31 januari jl. die het college opriep om met Utrechtse Heuvelrug te gaan praten, werd met een kleine meerderheid verworpen. Toen vaststond dat samenwerking met Wijk niet mogelijk was, werd duidelijk dat onze gemeente zelfstandig maatregelen moest nemen, wat leidde tot het raadsbesluit van UH van deze week.

Dit betekent dat motorrijders vooralsnog op de Lekdijk kunnen blijven rijden, maar Amerongen in het weekend niet in kunnen. Dat is een tegenvaller voor de bewoners aan de Lekdijk, evenals voor de vele fietsers en andere recreanten die van het rivierenlandschap en de natuurgebieden willen genieten zonder muur van motorlawaai. Wellicht zal een toekomstige Wijkse volksvertegenwoordiging meer oog hebben voor de burens en stille recreanten dan de omzet van de eigen horeca. De Natura2000 gebieden langs de dijk zouden erbij gebaat zijn.

In een [brief aan het college](#) van 4 februari jl. hebben wij gevraagd om bij de uitwerking van een verkeersbesluit ook naar de Koenestraat/Bergweg en omliggende straten te kijken, waar forse overlast van motoren en ook andere bronnen bestaat. Ook zullen wij pleiten voor een flexibele benadering van de weekendafsluiting. Mocht blijken dat de motorstroom zich naar andere dagen zou verplaatsen, is een langere afsluiting geboden. Het spreekt voor zich dat Amerongse motorrijders een vrijstelling moeten krijgen.

Nu het nieuwe motorseizoen voor de deur staat, is het zaak om klachten bij overlast te blijven indienen bij de gemeente. Die zullen de gemeente helpen om een verkeersbesluit te onderbouwen dat standhoudt bij een rechter. De jurisprudentie van overheidsmaatregelen tegen motoroverlast is afgelopen jaren flink toegenomen. In 2019 is de gemeente Lopik achtereenvolgens door de rechtbank Midden-Nederland en de Raad van State in het gelijk gesteld voor de rechtmatigheid van de afsluiting van een stuk Lekdijk na vele klachten van bewoners. In november jl. [verwierp de rechtbank in Alkmaar](#) een beroep van een motorclub tegen de afsluiting van de Zuiderdijk tussen Hoorn en Enkhuizen. In de gemeente Bodegraven, waar sinds 2020 het landelijke gebied [De Meije voor motoren is afgesloten](#), speelt nog een zaak. De les hieruit is dat klachten van bewoners helpen om verkeersbesluiten van wegbeheerders te onderbouwen. Deze week is een belangrijke stap gezet om Amerongen rustiger te maken in de weekenden en op feestdagen. Nu gaat het erom de voornemens te realiseren.

HEUVELRUG: VEILIGE EN STILLE LEKDIJK

AMERONGEN • Vier raadsfracties in de gemeente Utrechtse Heuvelrug dragen het college van b en w op met een plan te komen waarin opties staan hoe de Lekdijk zowel verkeersveiliger kan worden gemaakt als ook de motoroverlast een halt toe wordt geroepen.

Daarnaast willen de partijen BHV Lokaal, Open, D66 en ChristenUnie, samen goed voor 16 van de 29 zetels in de raad, dat de gemeente in overleg gaat met de gemeente Wijk bij Duurstede om nog voor de zomer 2023 een pilot te starten voor de tijdelijk afsluiting voor motoren. Indien blijkt dat dit overleg met deze buur-



De Lekdijk bij Amerongen.
FOTO MENNO BAUSCH

gemeente niet haalbaar is, moet Utrechtse Heuvelrug zelf maatregelen nemen om de motoroverlast in Amerongen tegen te gaan door voorbereidingen te treffen voor een verkeersbesluit om het oude dorp van af te sluiten voor doorgaand motorverkeer.

TEGENVOORSTEL AFSLUITING LEKDIJK AMERONGEN VOOR MOTORRIJDERS

14 Feb 2023 Persberichten Amerongen gaat op slot voor motorrijders, zo meldden verschillende media vorige week. Dat nieuws is echter te voorbarig, zo hoopt de MAG.

Wel is het volgens de Motorrijders Actie Groep zo “dat de grote hoeveelheid motorrijders in het oude dorp van Amerongen blijkbaar om maatregelen vraagt”. Na een door 24 van de 29 gemeenteraadsleden van Utrechtse Heuvelrug aangenomen motie om -onder andere- de mogelijkheden van een afsluiting te onderzoeken, gingen MAG en KNMV in gesprek met wethouder Haaxma en adviseur verkeer Van der Vegt van de gemeente, met onderstaand bericht als resultaat. Persbericht MAG: Amerongen niet op slot: motorrijders doen tegenvoorstel

Het oude dorp van Amerongen ligt aan het oostelijke uiteinde van de populaire Lekdijk. Motorrijders die dat deel van de dijk in hun route opnemen en boven de rivier willen blijven, komen er dus allemaal doorheen. In de smalle straatjes kan die kwantiteit voor overlast zorgen, beamen ook MAG en KNMV. Een totale afsluiting van het oude dorp, waarbij alle motorrijders gedwongen worden om dit deel van de Lekdijk via de pont ten zuiden van Amerongen te benaderen of te verlaten, is echter onacceptabel. Motorrijders maken nu gebruik van drie wegen door het dorp. MAG en KNMV hebben voorgesteld om de Kersweg, kortste van die drie wegen, voor motorrijders open te houden. De aan de westzijde onder het oude dorp lopende Kersweg is nu een fietsstraat waar auto's met gedeeltelijk eenrichtingsverkeer te gast zijn. Deze weg zou voor motorrijders en fietsers tweerichtingsverkeer moeten worden. Ter compensatie komt er dan een inrijverbod voor auto's, vanzelfsprekend met een uitzondering voor aanwonenden. Motorrijders vanuit of in oostelijke en zuidelijke richting kunnen er in deze situatie voor kiezen om de pont te pakken. Het aantal motorrijders dat door het dorp rijdt wordt zo gereduceerd. De wethouder legt het voorstel van MAG en KNMV voor aan de gemeenteraad. MAG-beleidsmedewerker Vera de Bruijn: “Mocht de gemeenteraad ons voorstel niet accepteren en Amerongen in de weekenden definitief voor motorrijders op slot willen doen, dan laten we het er natuurlijk niet bij zitten. De route via de pont kan voor een deel van de motorrijders een optie zijn, maar is dat voor een minstens even groot deel absoluut niet.”

[Meer motorrijders op Betuwse dijken als Amerongen op slot gaat: 'Problemen hevelen ze over naar ons'](#)

Nog meer motorrijders op de Betuwse dijken? Het dreigt te gebeuren als de herriemakende voertuigen niet meer door Amerongen mogen rijden. De Burense politiek ziet het bepaald niet zitten.

Ook wethouder Pieter Neven is niet blij met de stemmen die opgaan in de gemeenteraad van Utrechtse Heuvelrug om de grote aantallen motorrijders te weren uit Amerongen. Ze zouden daarbij gewezen worden op de mogelijkheid om de pont te nemen naar Eck en Wiel, om daar dan verder over de Betuwse dijken te toeren. Veel Betuwenaren zitten niet te wachten op (nog) meer motorrijders op de dijken.



Lolletje voor motorrijders

Verkeerswethouder Anouk Haaxma van Utrechtse Heuvelrug wil serieus onderzoek doen naar de optie om motorrijders komend vanuit Wijk bij Duurstede via de pont te sturen. Ze zouden Amerongen dan niet meer in mogen rijden. „Motorrijders kunnen nog wel over de Lekdijk rijden. Dan hebben ze nog wel hun lolletje en inwoners van Amerongen geen overlast”, aldus Haaxma.

Verkoop motoren op hoogste niveau in 15 jaar: 'Nieuwe hobby tijdens corona'

Sinds de coronapandemie groeit het aantal motorrijders in ons land flink. Vorig jaar werden er ruim 15.000 motoren verkocht en dat is volgens branchevereniging Bovag het hoogste aantal sinds 2008. Eind januari reden er bijna 795.000 motoren in Nederland en voor het eerst zijn er meer dan 1,5 miljoen bezitters van een motorrijbewijs.

Overlast

Niet iedereen is blij met het groeiende aantal motorrijders. In Zuid-Limburg en in Midden-Nederland hekelen veel inwoners het grote aantal motoren tijdens zonnige weekenden. "Dan rijden er honderden motoren door ons dorp Amerongen, met veel herrie en stank", zegt Joris Versteeg van de Werkgroep Motoroverlast Amerongen.

"Ze komen hier van twee kanten: vanaf de Lekdijk met zijn vele bochten en de weg over de Amerongse Berg. Daar zitten wij precies tussenin. Na jarenlang protest heeft de gemeenteraad onlangs aan b&w gevraagd hier iets aan te doen. Daar werken ze nu aan." De werkgroep hoopt dat het oude dorp zal worden afgesloten voor motoren.

"Kijk, wij zijn niet tegen motorrijders. Het gaat om de grote aantallen. Elk jaar wordt het drukker. Het speelt niet alleen hier. Motorclubs vrezden een sneeuwbaaleffect. Lopik was de eerste gemeente met een verbod, Amerongen wordt mogelijk de tweede. En dat proces zal doorgaan tot de motorwereld beseft dat ze hun eigen glazen ingooien", aldus Versteeg.



De geluidsoverlast door het verkeer is alleen regionaal op te lossen.

Maar wat als zelfs twee buurgemeenten het niet eens worden? —

Diana Scheilen
7 februari 2023 Limburgs Dagblad

Gulpen/Margraten - De toeristische verkeersoverlast in Zuid-Limburg is alleen op regionale schaal op te lossen. Maar hoe pak je dat aan als zelfs twee buurgemeenten het niet eens kunnen worden? Eijsden-Margraten marcheert in een stevig marstempo. „We moeten aan de slag”, benadrukt burgemeester Sjraar Cox, „anders gebeurt er nooit iets.” Maar buurgemeente Gulpen-Wittem aarzelt. Daar zijn ze bezig met een soort processie van Echternach: twee stappen vooruit, één terug. Voor Cox geen reden om de voet van het gaspedaal te halen: „We kunnen toch niet blijven wachten tot ze in Gulpen-Wittem zijn uitgedacht.”

Verdeeldheid Verdeeldheid troef, dus. Alweer. Terwijl juist die gecompliceerde verkeersproblematiek schreeuwt om een gezamenlijke visie. Het afsluiten van een weg hier heeft immers onherroepelijk gevolgen voor een dorp of gehucht elders. Zelfs met z'n tweeën komen Eijsden-Margraten en Gulpen-Wittem daar niet uit, vreest Cox: hij ziet alleen heil in een samenwerking met Vaals, Valkenburg, Voerendaal, Simpelveld en wellicht zelfs Maastricht.



Geluidoverlast in Europa

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

WAS HILFT GEGEN LÄRMEN UND RASEN?

Duitse website tegen geluidsoverlast van Motorfietsen

The screenshot shows the homepage of the German website 'Bundesverband gegen Motorradlärm'. The header includes the logo 'Bundesverband gegen Motorrad Lärm))' and 'In Kooperation mit Deutsche Umwelthilfe'. A navigation bar contains 'BUNDESVERBAND GEGEN MOTORRADLÄRM', 'RECHTLICHES', 'AKTUELLES', and 'KONTAKT'. The main heading is 'WAS HILFT GEGEN LÄRMEN UND RASEN?'. Below it is the text: 'Exzessiver Auspuff-„Sound“ von Motorrädern raubt Anwohner*innen die Lebensqualität. Was alle Seiten dagegen tun können.' At the bottom, there are four pink buttons: 'WAS KÖNNEN BIKER*INNEN TUN?', 'WAS KÖNNEN ANWOHNER*INNEN TUN?', 'WAS KÖNNEN BEHÖRDEN TUN?', and 'HOTSPOT MELDEN'.

Overmatig uitlaatgeluid van motorfietsen berooft bewoners van hun kwaliteit van leven.

- Wat alle partijen eraan kunnen doen.
- Wat kunnen motorrijders doen?
- Wat kunnen bewoners doen?
- Wat kunnen autoriteiten doen?

Hotspot melden

Voor sommigen is het "geluid", voor de anderen een constante beproeving.

Het is bewezen dat lawaai gevaarlijk is voor de gezondheid. De wetgever heeft dit erkend. Volgens § 49 StVZO, "motorvoertuigen [...] zodanig zijn dat het geluidsniveau niet hoger is dan het niveau dat volgens de huidige stand van de techniek onvermijdelijk is."

Ook zijn er relatief stille en akoestisch onopvallende motorfietsen (= state of the art).

Waarom zijn andere motorfietsen dan nog steeds zo onuitsprekelijk luid?

Er zijn drie typische manieren waarop motorfietsen luider worden gemaakt "voorbij het onvermijdelijke niveau":

1. Geluid af fabriek
2. Geluid als accessoire
3. Ruis door manipulatie

Toegestaan te luid – af fabriek

De industrie ontwikkelt en verkoopt motorfietsen die luider zijn dan nodig af fabriek. Omdat de industrie als belanghebbende partij de UNECE-normalisatie-instellingen domineert, bepaalt zij hoe deze normen worden geschreven. De mazen in de wet zijn tegelijkertijd ingebouwd in dit geluidskartel. Aan het einde worden een nieuwe standaard en (op papier) stillere voertuigen gepresenteerd. Technische trucs zoals uitlaatkleppen zorgen er vervolgens voor dat de voertuigen stil zijn op het meetpunt volgens de normen. Weg van het meetpunt is een motorfiets die op deze manier wordt gemanipuleerd af fabriek snel zo luid als 100 normale exemplaren.

Studies van de deelstaatregering van Baden-Württemberg in 2012 toonden aan dat geluidsniveaus op papier en in het echte bedrijf niet veel met elkaar te maken hebben.

