

jaargang 46 nummer 1, maart 2023

geluid

tijdschrift over alle facetten van geluidshinder

- 
- Hinder en slaapverstoring door geluid in Nederland
 - Naar 'Zero pollution' in 2050 - Ook voor geluid?
 - Luide voertuigen – Aanpak door G4-gemeente
 - Luide voertuigen – De cocktailparty als akoestisch fenomeen
 - Handreiking Padel en geluid – 'Een praktisch handvat'
 - De diffractor in het DMC - Nieuwe geluidmaatregel in het doelmatigheids criterium

Aanpak door de G4-gemeenten Luide voertuigen

Excessief geluid van luide motorfietsen en auto's veroorzaakt veel overlast in de grote steden. De aanpak van dit soort overlast is moeilijk, daarom zoeken de vier grote gemeenten (G4) naar nieuwe mogelijkheden om de overlast aan te pakken.

Door: Carlo Schoonebeek

Over de auteur:

Ing. Carlo A. M. Schoonebeek is werkzaam als senior-beleidsmedewerker geluid bij Team Uitstootvrije Mobiliteit van Ruimte en Duurzaamheid van de gemeente Amsterdam. Sinds 2009 is hij betrokken bij beleidsontwikkeling en projecten op het gebied van geluid van onder meer het wegverkeer, het spoor en evenementen. Hij is ambtelijk trekker van het gemeentelijk Actieplan Geluid.

Inleiding

Bij het college van B&W van Amsterdam zijn de afgelopen jaren veel signalen gekomen over geluidsoverlast van motorfietsen en lawaaiige auto's. In 2020 en 2021 zijn in de stadsdelen Centrum, Zuid en Nieuw-West ook petitie ingediend door bewoners waarin melding wordt gemaakt van de overlast van deze bronnen. In deze petitie en in de vele klachten en vragen die gestuurd worden aan de gemeente en de gemeenteraad wordt gevraagd om de overlast aan te pakken.

Ook uit de periodiek uitgevoerde Amsterdamse Gezondheidsmonitor van de GGD Amsterdam [1] blijkt dat motorfietsen de grootste bron van geluidsoverlast in Amsterdam zijn. In tabel 1 zijn de resultaten over de afgelopen jaren weergegeven. Motorfietsen werden in de onderzoeken tot en met 2016 niet betrokken. De hinder daarvan viel toen onder de categorie verkeer. Voor het onderzoek in 2020 zijn motorfietsen wel als aparte categorie meegenomen.

Tabel 1. Ernstige hinder (%) door geluidbronnen in Amsterdam. Bron: GGD Amsterdam [1].

Geluidsbron	2008	2012	2016	2020
Bromfietsen	10,0	9,1	20,5	18
Motorfietsen	–	–	–	19
Bouw	11,1	8,5	14,6	16
Buren	10,1	9,6	11,0	11,7
Wegverkeer <50	4,1	4,0	10,1	11,1
Wegverkeer >50	2,7	–	5,3	6,3
Luchtvaart	5,2	3,6	6,4	7,5

Bij het onderzoek dat in 2020 is uitgevoerd zijn de motorfietsen als de grootste hinderbron naar voren gekomen: 19% van de (volwassen) Amsterdammers is ernstig geluidshinderd vanwege motorfietsen. De hinder van de motorfietsen is mogelijk zo hoog wegens de hoge niveaus en de geluidskarakteristieken zoals snelle stijgtijd, sterke fluctuatie en tonaliteit, naast de perceptie dat het onnodig geluid is. Brom- en snorfietsen komen met 18% op de tweede plaats. Verwacht wordt wel dat de hinder van de brom- en snorfietsen de komende jaren snel zal afnemen vanwege de forse toename van het gebruik van elektrische modellen en de ingevoerde helmplicht voor snorfietsen. Voor motorfietsen zal de transitie naar uitstootvrije modellen naar verwachting veel langzamer gaan.

Zoals uit vele onderzoeken op gemeente-, rijks- en Europees niveau is gebleken, leidt het geluid van motorfietsen en andere luide voertuigen niet alleen tot hinder maar ook tot ernstige gezondheidseffecten. Daarbij speelt ook dat de landelijke geluid-wetgeving en de geluidnormering gericht is op (langtijd) gemiddelde geluidsniveaus van het verkeer. Er is geen landelijk beleidskader voor dit soort kortstondige 'piekgeluiden'. De G4-gemeenten zoeken daarom naar nieuwe mogelijkheden om de excessieve overlast van de luide voertuigen aan te pakken. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar het aanpakken van de belangrijkste oorzaken: fout gedrag van de rijders én aanpassingen aan de voertuigen. In dit artikel wordt ingegaan op de zoektocht van de G4-gemeenten om de overlast beter aan te pakken.

Rol van de gemeenten

De mogelijkheden van de gemeenten om iets te doen aan deze overlast zijn beperkt. De handhaving is een bevoegdheid van de verkeerspolitie, die hiervoor slechts beperkt capaciteit heeft. En gemeenten kunnen ook geen nadere eisen stellen aan voertuigen, want dat is een bevoegdheid van het rijk. Gezien deze situatie is vanuit Amsterdam ambtelijk de afstemming gezocht met de andere G4-gemeenten en in 2020 is op initiatief van Amsterdam een ambtelijke G4-werkgroep lawaaiervoertuigen gestart met het verkennen van mogelijke maatregelen. Bij de start van de werkgroep was de aandacht vanuit Amsterdam geheel gericht op het aanpakken van overlast van luide motorfietsen. Maar ook luide - veelal aangepaste - personenwagens veroorzaken veel overlast. Dit speelt bijvoorbeeld in het centrum van Rotterdam maar ook in stadsdeel Nieuw-West in Amsterdam. Het gaat dan om bestuur-

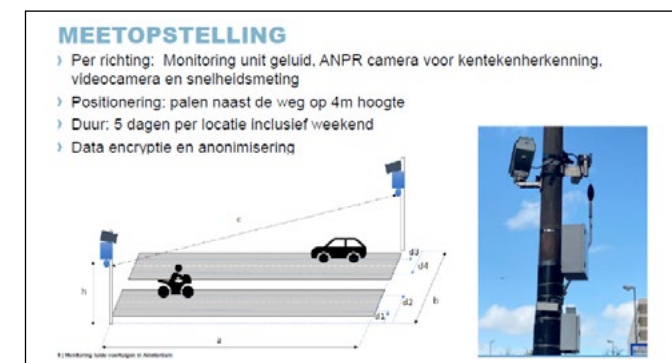
ders die gezien en gehoord willen worden. De inzet vanuit de G4-gemeenten is dan ook gericht op luide motorfietsen én auto's.

Voor de werkzaamheden van de werkgroep lawaaiervoertuigen vormde een TNO-notitie uit 2019 [2] over dit onderwerp belangrijke input. In de vier gemeenten zijn de bevindingen van de ambtelijke G4-werkgroep lawaaiervoertuigen geregeld teruggekoppeld aan de stadsbesturen. In dit artikel wordt echter alleen gerefereerd aan de besluitvorming in het college van B&W van Amsterdam.

Geluidmetingen TNO luide voertuigen

Per brief van 5 oktober 2021 heeft het college van B&W van Amsterdam de Raad geïnformeerd over de ontwikkelingen rond de geluidsoverlast van motoren en andere luide voertuigen en de voorgenomen acties in G4-verband. Een van de voorstellen vanuit de G4-werkgroep was om TNO te vragen om gerichte geluidmetingen uit te laten voeren in de verschillende gemeenten. In 2020 hebben Munisense en TNO al een verkennend onderzoek uitgevoerd in Rotterdam. Uit dat onderzoek bleek dat maar een zeer klein deel van de weggebruikers verantwoordelijk was voor de meeste overlast:

- Circa 97% van de passages kende een geluidniveau van tussen de 65 en 70 dB(A) gemeten op de meetlocatie naast de weg.
 - Een beperkt aantal voertuigen veroorzaakte extreem veel geluid (tot wel 20 - 30 dB(A) hoger), vooral veroorzaakt door auto's.
- Voor de nieuwe metingen wordt niet alleen het geluid van passerende voertuigen gemeten maar worden ook kentekencamera's ingezet, waarmee ook inzichtelijk gemaakt kan worden welke voertuigen de meeste overlast veroorzaken. Zie voor de meetopstelling van TNO figuur 1.



Figuur 1 (boven). Meetopstelling geluidmetingen in Amsterdam. Bron: TNO [3]

De metingen zijn niet gericht op de handhaving, het gaat om metingen ten behoeve van onderzoek en monitoring. Doel van de metingen is om meer inzicht te krijgen in de oorzaken van overlast en in de mogelijkheden om hier wat aan te doen.

TNO heeft de metingen in 2021 uitgevoerd in Amsterdam en in 2022 in Rotterdam en Den Haag. De resultaten van de metingen in Den Haag en Rotterdam zijn nog niet gepubliceerd en in dit artikel wordt dan ook alleen ingegaan op de resultaten van de in Amsterdam uitgevoerde metingen. De metingen in Amsterdam zijn uitgevoerd in september en oktober 2021. Op drie meetlocaties in de stad (Europaboulevard, Tussen Meer en Weesperstraat) heeft TNO gedurende vijf dagen continu het geluid van alle passerende voertuigen gemeten en met speciale camera's zijn ook de kentekens van alle passerende voertuigen in beeld gebracht. In figuur 2 is een van de drie meetlocaties aangegeven.



Figuur 2. De Weesperstraat, één van de drie locaties in Amsterdam waar TNO in 2021 geluidmetingen aan luide voertuigen heeft uitgevoerd. Aan beide zijden van de weg is een geluidmeter en een camera geplaatst.

Resultaten metingen in Amsterdam

In de meetperiode zijn in totaal meer dan 260.000 passages op basis van kenteken geregistreerd. In totaal zijn voor alle drie de locaties tezamen 4609 luide events boven de 80 dB(A) geregistreerd. Voor de analyse heeft TNO 408 voertuigpassages gebruikt met een geluidniveau naast de weg van meer dan 83 dB(A). Alleen die passages zijn betrokken waar er geen sprake was van stoorgeluid van andere bronnen dan het verkeer of overlapping van passages. De grens van 83dB(A) is door TNO gekozen omdat vrachtwagens en bussen dan doorgaans buiten beschouwing blijven.

De analyse door TNO van deze 408 passages leidde tot de volgende bevindingen:

- Hoog toerental en luide uitlaten zijn vaak de oorzaak.
- Maar ook excessief rijgedrag: onnodig toeren maken, acceleratie en snelheid, aanpassing van de voertuigen waaronder tuning en non-compliant vervangonderdelen.
- Motorfietsen zijn het luidst, gevolgd door auto's en bromfietsen. Op de locatie Tussen Meer, vooral luide auto's met knaluitlaten.



Figuur 3. Camerabeeld van een passage van een motorfiets op het meetpunt bij de Europaboulevard, rijbaan richting Noord. Van deze motorfiets is door TNO ook het geluidniveau gemeten. Bron TNO [3].

Als mogelijke maatregelen zijn door TNO onder andere voorgesteld:

- Snelheidsbeperking (minder ver optrekken)
- Milieu/geluidzone
- Gebruik van een locatie specifieke, indicatieve limiet bij de gevel of langs de weg, deze zou kunnen dienen als drempel voor interventie in de vorm van handhaving of andere maatregelen. TNO heeft in het rapport een eerste voorstel opgenomen voor de hoogte van zo'n indicatieve limiet.
- Gebruik dit type metingen voor herkenning van tijden, voertuigsoorten, gedrag, geluidskennmerken. Deze informatie kan dan gebruikt worden voor bijvoorbeeld de handhavingaanpak.
- Communicatie met weggebruikers en stakeholders (gedrag en staat voertuig)
- Apps ter ondersteuning van handhaving. Deze kunnen per voertuigmodel aanwijzingen geven bij de herkenning van niet toegelaten onderdelen, bijvoorbeeld middels een foto en certificaat van de toegelaten uitlaat.

In het TNO rapport is de vierde maatregel als volgt toegelicht: 'Een gerichte aanpak is denkbaar waarbij de luide voertuigen via geluid en kenteken worden geïdentificeerd, hetzij automatisch, hetzij door bemande handhaving, en middels bestaande of aangepaste wetgeving worden gecontroleerd en waar nodig gesanc-tioneerd. Hierbij zou de taak van de handhavers kunnen worden verlicht middels digitalisering. De controletaak zou kunnen worden verschoven naar technische instanties zoals de RDW of keuringstations, waarbij wordt gecontroleerd op niet gecertificeerde onderdelen, chiptuning, andere mechanische of elektronische aanpassingen'.

Om een beeld te geven van de door TNO uitgevoerde geluidmetingen zijn in figuur 4 de meetresultaten van één passage van een voertuig weergegeven. In dit geval betrof het een personenauto met een repeterende knallende uitlaat (Pops & Bangs). Met deze maatregelen heeft TNO concrete aanbevelingen gedaan aan de gemeente Amsterdam voor een aanpak van de overlast van de luide voertuigen. De resultaten van de TNO-metingen in Amsterdam zijn op 5 april 2022 besproken in het college van B&W van de gemeente Amsterdam. Het college heeft besloten de aanbevelingen van TNO aan de gemeente Amsterdam nader uit te werken. Die uitwerking is opgepakt in G4-verband. De G4-werkgroep heeft de TNO-aanbevelingen nader beoordeeld op effectiviteit voor de gemeenten. Bij de uitwerking is ook aansluiting gezocht bij het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur (GNMI). GNMI richt zich op verkeersveiligheid, maar er zijn de nodige overeenkomsten met de overlastproblematiek. GNMI heeft bij de uitwerking gefaciliteerd. Daarnaast is de afstemming gezocht met partijen die een belangrijke rol spelen bij de aanpak van de handhaving: het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), het Openbaar Ministerie (OM) en de politie, waaronder ook de politie Amsterdam. Ook een medewerker van een kleinere gemeente is aangesloten (de Gemeente Eijssden-Margraten).

Dit heeft geresulteerd in een notitie van de G4-werkgroep met aanbevelingen voor de aanpak in de G4-gemeenten. Hierop wordt in het volgende nader ingegaan.

Advies van de G4-werkgroep aanpak lawaaiervoertuigen.

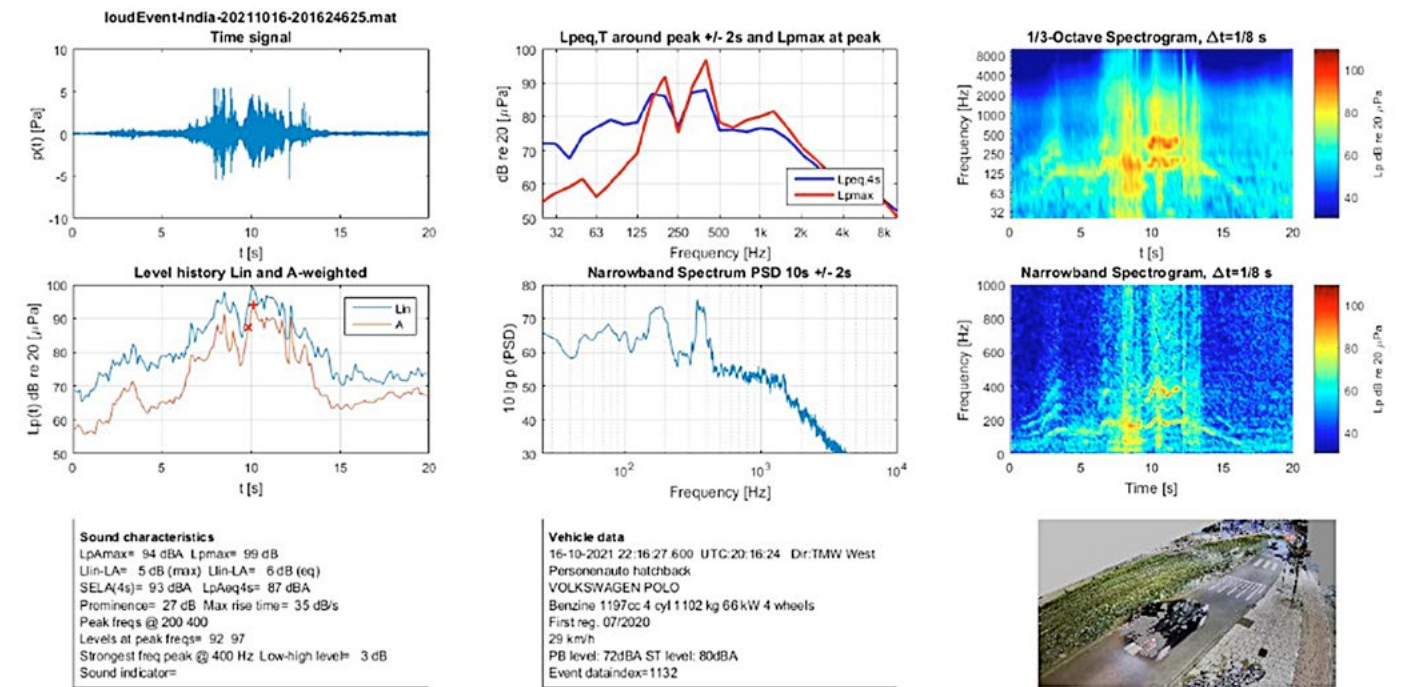
Het advies is opgebouwd op basis van de volgende drie uitvoeringssporen:

1. Eenvoudiger handhavingproces voor de Politie.
2. Inzet van geluidsmetingen voor voorlichting en handhaving.
3. Inzet op communicatie.

Op elk van deze sporen wordt nu nader ingegaan.

Spoor 1: inzet op vereenvoudiging van het handhavingproces voor de Politie

In het voorjaar van 2022 is vanuit de gemeente Rotterdam en Amsterdam contact gezocht met de politie en de RDW. De belangrijkste vraag was of een eenvoudiger handhavingaanpak mogelijk is. Als voorbeeld is vanuit Rotterdam de overlast genoemd die veroorzaakt wordt in het stadscentrum door voertuigen met repeterende knallende uitlaten ("Pops & Bangs"). De vraag was of dit niet te zien is als een ongeoorloofde aanpassing van het voertuig. En het daarmee gezien kan worden als een overtreding van de bestaande (of aan te passen) regelgeving? Vanuit de RDW is aangegeven dat als wijzigingen niet eerst worden goedgekeurd door



Figuur 4. Geluidmeting TNO van een voertuig met een repeterende uitlaat. Het gaat om een weergave van de akoestische kenmerken van een voertuigpassage van 20 seconden. In de plaatjes zijn de twee geluidspieken goed te zien. Linksboven: Tijdsignaal geluidsdruk; links midden: niveauverloop A-gewogen en ongewogen niveau; midden boven: een derde octaaf spectrum van het maximumniveau en het equivalente niveau over 4 seconden; midden: smalbandig spectrum over 4 seconden; rechtsboven: spectrogram in een derde octaafbanden; rechts midden: smalbandig spectrogram; links onder: akoestische parameters; midden onder: voertuigkenmerken herleid uit het kenteken; rechtsonder: geanonimiseerd beeld. Bron TNO [3].

de RDW deze juridisch gezien verboden zijn. Handhaving hierop blijkt in de praktijk echter moeilijk en om die reden is een nieuwe aanpak voorgesteld, waarvan de kern als volgt is:

- Bij twijfel over de staat van een voertuig kan een eenvoudige constatering worden gedaan door een agent. Die constatering kan zijn op basis van bijvoorbeeld een visuele inspectie of een eenvoudige geluidmeting (welke geluidsmeting daarvoor in aanmerking komt is nog uit te werken).
- Op basis van die constatering wordt de bestuurder opgeroepen om binnen zes weken langs te komen bij een RDW-keuringstation voor een inspectie/technische keuring. Bij het niet voldoen aan de oproep kan een rijverbod worden opgelegd. Hiermee wordt de bewijslast weggenomen bij de agent en gaat het niet meer om een strafrechtelijke maar om een bestuursrechtelijk aanpak. Dit is dan ook een lichtere variant dan het opleggen van een rijverbod voor het voertuig (voorheen Wachten Op Keuring of WOK), waarvoor de bewijslast veel zwaarder is.

Deze aanpak sluit aan bij het eerdere advies van TNO aan de gemeente Amsterdam. De aanpak is door de RDW nader uitgewerkt in de nota 'Onderzoek geluidsoverlast' van 10 november 2022 [4].

De RDW nota is ook betrokken bij een al lopend onderzoek naar de aanpak van illegale uitlaten, dat de RDW uitvoerde in opdracht van het ministerie van IenW. En de aanpak is ook genoemd in de op 21 november 2022 uitgebrachte kamerbrief van de minister van IenW [5].

Het ministerie van IenW heeft in januari 2023 aangegeven dat de politie en het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) positief staan tegenover de nieuwe aanpak. De aanpak wordt nu nader

uitgewerkt door de RDW, de politie en andere betrokken partijen. Het gaat dan onder meer om een uitvoeringstoets, het opstellen van protocollen voor handhavers en het waarborgen van voldoende capaciteit bij de RDW voor de controles. Binnen de individuele gemeenten kan ook de prioritering binnen de driehoek een aandachtspunt zijn. Verwacht wordt dat de nieuwe aanpak snel kan worden ingevoerd omdat er geen wetswijzigingen voor nodig zijn.

De aanpak zal niet de oplossing zijn voor alle problemen (een voertuig kan bijvoorbeeld alleen vóór de keuring in de oorspronkelijke staat gebracht worden), maar deze aanpak wordt vanuit de G4 gemeenten wel als een belangrijke stap gezien in de aanpak van de overlast. Voor eigenaren van luide voertuigen zal het toch tijd en (keurings-)geld gaan kosten.

Benutten artikel 57 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV): geen onnodig geluid

Bovenstaande aanpak richt zich vooral op aanpassingen aan de voertuigen. Artikel 57 van het RVV biedt ook kansen voor de handhaving maar maakt geen onderdeel uit van de door de RDW uitgewerkte aanpak. In dit artikel is opgenomen dat 'geen onnodig geluid' gemaakt mag worden. Hiermee kan de politie ook zonder geluidsmeting een boete opleggen. Een constatering en een goede omschrijving van 'onnodig' in het proces-verbaal (PV) is dan wel noodzakelijk. Om die reden wordt dit artikel op dit moment nog maar beperkt ingezet. Binnen de G4-werkgroep zal nog worden nagegaan of het gebruik van dit artikel ondersteund kan worden, bijvoorbeeld door het delen van goede voorbeelden.

Spoor 2: Verkenning haalbaarheidsonderzoek geluidsfitspaal

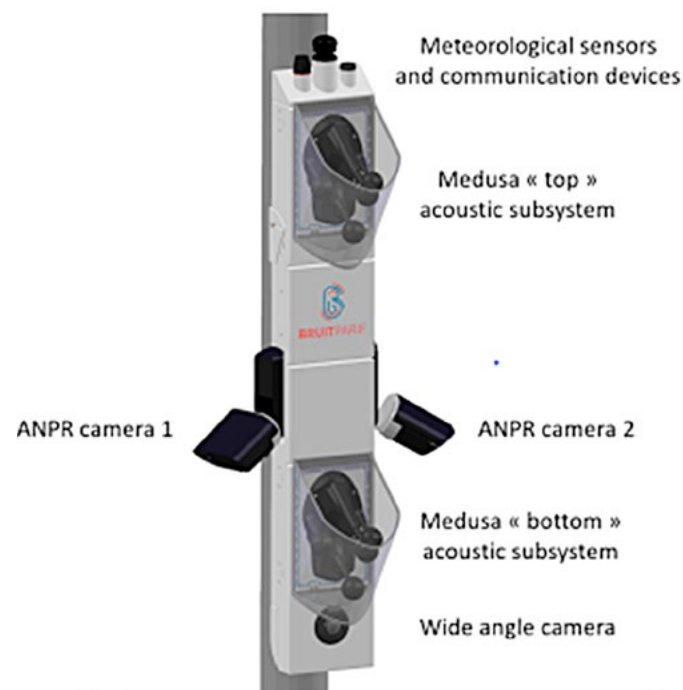
Bij veel gemeenten, zeker ook in Amsterdam, leeft de wens om voor de handhaving een geluidsfitspaal in te kunnen zetten. Op dit moment is dat nog niet mogelijk omdat een lawaai-fitspaal nog niet op de markt is en de wetgeving de inzet ook nog niet toestaat. Er zijn wel de nodige technische ontwikkelingen in binnen- en buitenland. Het verst is men in Frankrijk. Het gaat dan onder andere om de inzet van systemen als het Hydra-geluidmeetsysteem van BruitParif.

Stand van zaken inzet lawaai-fitsers in Frankrijk.

In 2022 zijn de eerste zogenaamde “anti-lawaai”-radars geïnstalleerd in Frankrijk, waaronder twee in Parijs. De Franse overheid heeft drie bedrijven (Bruitparif, Acoem en MicrodB) geselecteerd voor de proef met de lawaai-fitsers. Vanuit Bruitparif wordt de Hydra ingezet, die bestaat uit twee akoestische modules, “medusa” genoemd vanwege hun vorm, elk bestaande uit vier microfoons (zie figuur 5).

Met deze opstelling kan het geluid van een voertuig terugge-rekend worden naar een referentie-afstand van 7,6 meter (de afstand op een testcircuit bij toelatingstesten voor de weg). Dat is belangrijk om alle auto’s (dichtbij de microfoon of veraf) op dezelfde wijze te beoordelen. Een maximaal toegestane geluidsdrempel is nog niet vastgesteld. In 2022 vinden de testen plaats. Op basis van die testen kunnen de fabrikanten een goedkeuringscertificaat voor de radar krijgen. Mogelijk zullen al in 2023 de eerste boetes gegeven worden.

Bron BruitParif [6]



Figuur 5. De “Hydra”, een lawaai-fitsers (noise radar), prototype ontworpen door Bruitparif [6].

De aanpak in Frankrijk is gericht op de extreme geluidsniveaus, de ‘high emitters’. Dit sluit aan bij de aanpak die door de G4-gemeenten wordt voorgestaan.

In Nederland staat de aanpak nog in de kinderschoenen. Na afstemming met partijen als RDW en het ministerie van IenW is afgesproken dat er vanuit de G4 gemeenten een voorstel komt voor een haalbaarheidsonderzoek voor de inzet van de lawaai-fitspaal in Nederland. Hierbij zullen de ervaringen in binnen- en buitenland (waaronder die in Frankrijk) betrokken worden. Het ministerie van IenW en het OM hebben medewerking aan een dergelijk haalbaarheidsonderzoek toegezegd.

Voor de uitvoering van deze actie is het voornemen om een externe partij in te huren om het haalbaarheidsonderzoek te begeleiden. De G4-werkgroep zal hiervoor dan de opdrachtgever zijn. Hiervoor lopen op dit moment nog gesprekken.

Spoor 3: inzet op communicatie

Met gerichte communicatie kan geprobeerd worden het gedrag van de rijders te beïnvloeden. Binnen enkele van de G4-gemeenten lopen hier al acties voor, ook gericht op de aanpak van asociaal gedrag. Ook vanuit de motorrijders zelf is hier aandacht voor. De Motorrijders Actie Groep (MAG) is in 2021 een campagne gestart onder de titel “Te luid geluid is uit” (zie [7]).

Een optie is ook om gebruik te maken van eenvoudige geluidsmetingen gekoppeld aan matrixborden, (dynamische) displays of waarschuwingsborden. Die aanpak is vergelijkbaar met die voor te snel rijden (de “smiley”). Hiermee wordt feedback gegeven aan de veroorzakers van de overlast.

Het is aan de individuele gemeenten om al dan niet invulling te geven aan communicatie-acties, voor zover dat niet al gebeurt.

Aanpak binnen de gemeente Amsterdam

Het advies van de G4-werkgroep voor de aanpak van overlast van luide voertuigen is op 31 januari 2023 ingebracht in het college van B&W van Amsterdam. Het college heeft ingestemd met de aanpak. Dat betekent dat Amsterdam actief zal deelnemen aan de uitvoering van de in de G4-notitie opgenomen acties, waaronder het haalbaarheidsonderzoek voor de lawaai-fitsers en de implementatie van het vereenvoudigde handhavingproces. Aanvullend is in het college besloten dat er in 2023 ook enkele gerichte Amsterdamse acties uitgevoerd zullen worden. Het gaat dan om:

Een proef met een “smiley geluidmeetsysteem”

In de G4-notitie is dit meetsysteem al genoemd. Amsterdam heeft recent bij het bedrijf Munisense twee van deze geluid smiley meetsystemen aangeschaft. Het gaat om een geluidmeetsysteem dat gekoppeld kan worden aan een matrixbord (een dynamisch verkeersbord). Het meetsysteem kan voertuigen detecteren, lokaliseren en ook het voertuigtype en ook het rijgedrag herkennen. Op basis van de meting kan een matrixbord aangestuurd worden, waarop de weggebruiker wordt geattendeerd op zijn rijgedrag, luidheid/hinderlijkheid van het voertuig en/of veroorzaakte hinder naar de omgeving. Doel is beïnvloeding van het rijgedrag zonder dat het om handhaving gaat. In 2023 zal ervaring worden opgedaan met deze “geluid-smiley”. De meetlocaties worden nog bepaald.



Figuur 6. Impressie van het “smiley geluid meetsysteem” van Munisense.

Uitvoering van een communicatie actie

Aansluitend zal ook een gerichte communicatieactie worden opgezet. Deze actie moet nog uitgewerkt worden. Het idee is dat daarmee het signaal wordt afgegeven dat dit soort geluidsoverlast niet normaal is. Het kan gaan om de inzet van tekstborden. Ook is een optie aan te sluiten bij de al in een aantal steden lopende actie “Te luid geluid is uit” (zie bovenstaand, onder spoor 3).

Handhaving van geluid van voertuigen

Zolang de nieuwe vereenvoudigde handhavingaanpak nog niet operationeel is, zal de politie Amsterdam gebruik blijven maken van de bestaande ‘stationaire’ geluidmeting.

Afsluitend

Bewoners die overlast ervaren van luide voertuigen vragen de gemeenten al lang om iets te doen aan de overlast. De vereenvoudiging van de handhaving lijkt een eerste stap te zijn richting een effectiever aanpak van de geluidsoverlast van te luide voertuigen. Ook het gebruik van artikel 57 WVV (geen onnodig geluid) lijkt kansen te bieden evenals voorlichting en communicatie en de inzet van eenvoudige geluidmeetapparatuur (zoals de geluid smiley). De stap richting de inzet van geluidsapparatuur voor de handhaving (de geluidsfitsers) is voorlopig nog wel buiten beeld. Het is wel van belang dat hiervoor ook in Nederland stappen gezet worden. Vanuit de G4-werkgroep lawaai-voertuigen worden de mogelijkheden verkend om te komen tot een haalbaarheidsonderzoek voor een dergelijke fitsers.

Referenties:

- [1] Gezondheid en leefomgeving in Amsterdam, 2020, GGD Amsterdam, <https://www.ggd.amsterdam.nl/beleid-onderzoek/gezondheidsmonitors/amsterdamse-0/>
- [2] Notitie praktijkmissies 2-wielers. ir. M.G. Dittrich, ir. P.J.G. van Beek, 7 maart 2019, publications.tno.nl/publication/34634068/DAs8Ed/dittrich-2019-praktijkmissies.pdf
- [3] TNO rapport monitoring luide voertuigen in Amsterdam, januari 2022, <https://openresearch.amsterdam.nl/page/84173/rapport-tno-monitoring-luide-voertuigen-in-amsterdam>
- [4] RDW, Nota Onderzoek geluidsoverlast, 21 november 2022, <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-wa-terstaat/documenten/rapporten/2022/11/21/2022258226-1-bijlage-rdw-nota-aanpak-geluidsoverlast>;
- [5] Kamerbrief minister met reactie op petitie gemeenten en NEFOM over geluidsoverlast door motorvoertuigen, Kamerstuk 21 november 2022, zie met name paragraaf 4. <https://app.1848.nl/document/kamerbrief/53813>
- [6] Bruitparif, article ‘Paris expérimente ses premiers radars sonores’: <https://www.paris.fr/pages/paris-experimente-ses-premiers-radars-sonores-20411> en <https://www.bruitparif.fr/pages/En-tete/300%20Publications/680%20Articles%20scientifiques/2022%20-%20Noise%20Radar.pdf>
- [7] Motorrijders Actie Groep, actie te Luid geluid is uit: <https://teluidgeluidsuit.nl/>