

# Nieuwsbrief

December 2022



Beste Mensen,

## **Afsluiting van wegen door gemeenten enige serieuze optie tegen geluidoverlast motorvoertuigen!**

In de afgelopen periode heeft minister Harbers (I&W) gereageerd op de petitie van de gemeenten Bergen, Bloemendaal en Krimpenerwaard (namens een groot aantal gemeenten) en de petitie van de NEFOM over geluidoverlast door motorvoertuigen. [\(zie brief Minister\)](#)

We kunnen concluderen dat:

1. de Minister het probleem van geluidoverlast motorvoertuigen uitgebreid en serieus heeft geanalyseerd en onderzocht
2. de Minister constateert dat de toepasselijke veiligheids- en milieunormen voor voertuigen op grond van de Europese regelgeving bij de Datum van de Eerste Toelating (= DET) van toepassing blijven en aanscherping van deze normen alleen geldt voor nieuwe voertuigen
3. in Europese context op dit moment gewerkt wordt aan herziening van het pakket regels rondom technische controles langs de weg (incl. de APK-richtlijn en dat de verwachting is dat de uitzondering op de APK voor motorfietsen eind 2023 zal worden afgeschaft
4. derhalve de huidige stand van de Europese regelgeving geen oplossingen kan bieden voor onnodige geluidoverlast door motorfietsen

We kunnen hieraan toevoegen dat de Europese Commissie recent een onderzoek is gestart naar geluidoverlast en uitstoot van motorvoertuigen en dat daarbij ook tweewielige voertuigen in betrokken worden. Dit project omvat een onderzoeksduur van 3 jaar. Op de korte termijn zullen van de Europese Commissie op dit vlak derhalve geen maatregelen te verwachten zijn.

Dat neemt niet weg, dat de minister in zijn brief aan de Vaste Commissie I&W van de Tweede Kamer opmerkt, dat

1. er – gezien de aangeboden petitie door gemeenten en de NEFOM – blijkbaar veel overlast is bij bewoners: Geluid dat motorfietsen produceren kan een serieuze bron van hinder en gevaarzetting zijn. Zo schat het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) op basis van belevingsonderzoek in dat ruim 10% van de Nederlandse bevolking ernstige hinderer ervaart van wegverkeer en ongeveer 6% ernstige slaapverstoring.
2. de huidige Nederlandse wetgeving de mogelijkheid kent om onnodig geluid door motorrijders aan te pakken via het reeds bestaande artikel 57 Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV)
3. reeds per 1 september 2020 een expliciet verbod geldt voor het gebruik van niet-goedgekeurde modificaties van motorvoertuigen, zoals sportuitlaten, een en ander in lijn met de huidige Europese regelgeving
4. op dit moment voorts de mogelijkheid bestaat dat een motorfiets op last van de politie aan de RDW voor inspectie moet worden aangeboden, indien er gerede twijfel bestaat aan de in het kentekenregister vermelde gegevens (WOK)
5. in het kader van de bescherming van de leefomgeving decentrale overheden (provincies, gemeenten en waterschappen) op grond van de Wegenverkeerswet de mogelijkheid hebben om wegen af te sluiten voor bepaalde categorieën motorvoertuigen

Gezien de Europese en de Nederlandse regelgeving zijn de mogelijkheden voor aanpak van geluidsoverlast door motorfietsen derhalve beperkt. De minister geeft voorts als uitgangspunt dat de verantwoordelijkheid om geluidshinder te voorkomen of te beperken vooral ligt bij het rijgedrag van motorrijders.

### **Gesprek met de Minister**

Het NEFOM bestuur heeft eind januari een gesprek met minister Harbers. Wij verwachten daar niet veel van. Hij zal waarschijnlijk in aansluiting aan zijn brief aan de Tweede Kamer zijn visie toelichten en dat hij verder geen opties ziet.

### **Afsluiting van wegen door lokale overheid**

De minister geeft aan dat als op bepaalde wegen te veel geluidsoverlast blijft bestaan, kan de decentrale overheid derhalve overgaan tot afsluiting van wegen, bijv. in de weekends gedurende het motorseizoen, zoals dat gebeurd is in Lopik en op diverse andere locaties.

De NEFOM vindt het jammer dat de minister geen opties biedt om alleen de herriemakers te weren, nu is het alles of niets en zal ons verzoek aan de gemeente zijn "afsluiting voor alle motorfietsen", 50% daarvan veroorzaakt geen overlast, de anderen wel!

Dat betekent dat wij voorstellen dat lokale bewonersgroepen deze oplossing bespreken met hun gemeente.

Wij stellen jullie dan ook voor om een gesprek aan te vragen met de betreffende wethouder en/of raadsleden. Vertel (nogmaals) van de geluidsoverlast die jullie ervaren en informeer de gemeente over de huidige stand van zaken en vraag vervolgens om "Afsluiting van wegen waar te veel geluidsoverlast is".

### **Brieven schrijven helpt niet**

Ga een persoonlijk gesprek aan met de wethouder of het gemeenteraadslid, dat heeft het meeste effect. Een brief wordt snel aan de kant gelegd, of ambtelijk afgehandeld. Ervaring leert dat het vaak leuke gesprekken zijn, de andere partij krijgt een menselijk gevoel bij de overlast en is eerder geneigd om mee te denken. Blijf vriendelijk en zoek samen naar oplossingen voor geluidsoverlast in uw omgeving

We horen graag hoe het gesprek met de gemeente heeft uitgepakt.

De grote steden (G4) hebben aangekondigd een oplossing te zoeken in een snelheidslimiet van 30 Km.

### **30km limiet in grote steden "veiliger en stiller"**

Het gemeentebestuur van Amsterdam verlaagt per 2024 op ruim 500 wegen de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur (km/u) naar maximaal 30 km/u. De gemeente verwacht dat het verkeer daardoor 'veiliger en stiller' wordt, staat in een persbericht. Naar verwachting neemt het aantal auto's ook af.

### **Betaald parkeren voor motoren in Parijs om vervuiling en lawaai tegen te gaan**

Op 1 september 2022 stelde Parijs een nieuw parkeertarief in voor motoren en scooters. Voorheen konden alle tweewielers gratis parkeren in de Lichtstad. De ambtenaren hebben echter een parkeertarief van €3 per uur ingevoerd om vervuiling en lawaai in de stad tegen te gaan. Om nog meer opschudding te veroorzaken, gold het nieuwe tarief alleen voor motorfietsen en scooters met een verbrandingsmotor.

Met vriendelijke groet

Tony Hardenberg,  
Voorzitter NEFOM

Namens het NEFOM-bestuur

## Amsterdam verlaagt snelheid in de stad naar 30 km/u 'veiliger en stiller'

Zaterdag 10 december 2022, Door Orla McDonald

Verlaging snelheid op 500 wegen

Het gemeentebestuur van Amsterdam verlaagt per 2024 op ruim 500 wegen de maximumsnelheid van 50 kilometer per uur (km/u) naar maximaal 30 km/u.

Dat maakte het college van burgemeester en wethouders vrijdag 9 december bekend.

Door de maatregel is straks op 80% van de wegen in de hoofdstad de snelheidslimiet 30 km/u. Nu is dat ongeveer 50%. De gemeente verwacht dat het verkeer daardoor 'veiliger en stiller' wordt, staat in een persbericht. Naar verwachting neemt het aantal auto's ook af.

### Onveilig

'We hebben haast met het verlagen van de maximumsnelheid op de wegen, want het grootste deel van de Amsterdammers voelt zich onveilig in het verkeer', aldus wethouder van verkeer Melanie van der Horst (D66). Volgens de gemeente ligt het aantal doden in het verkeer op 20 per jaar en het aantal gewonden op meer dan 800.

De gemeente besloot eerder al, dat scooters in grote delen van de stad niet meer op het fietspad mogen rijden. Het wil ook maatregelen nemen tegen overlast van elektrische fietsen, bijvoorbeeld door fietspaden te verbreden.

Op een kaart die de gemeente eerder publiceerde is te zien om welke straten het gaat. Zo wordt de snelheid verlaagd op grote doorgaande wegen in de binnenstad, zoals de Stadhouderskade en de Rozengracht. Op de Weesperstraat en de Wibautstraat blijft de maximumsnelheid 50 km/u.

Ook de bussen en trams moeten dertig kilometer per uur gaan rijden, tenzij het openbaar vervoer op een aparte baan rijdt. Dan mogen zij vijftig kilometer per uur blijven rijden, aldus de gemeente.

Amsterdam is niet de enige grote stad waar auto's snelheid moeten minderen. Eerder nam Utrecht een zelfde maatregel. Ook Den Haag en Rotterdam willen de snelheidslimiet invoeren. Vorig jaar stuurden de vier grote steden een brief aan de Tweede Kamer met de oproep om de 30 km/u norm landelijk te regelen. Daarnaast is ook in Brussel 30 km/u de norm, sinds 1 januari vorig jaar.

## Bromverbod in Nijmegen: stad doet alle benzinebrommers, scooters en snorfietsen in de ban

NIJMEGEN - Ze stinken, maken lawaai en vervuilen de lucht. Daarom wil het stadsbestuur alle brommers, scooters en snorfietsen met verbrandingsmotor uit Nijmegen weren. Over iets meer dan twee jaar zijn de echt 'vieze' exemplaren al taboe in het centrum. Vanaf 2028 moet in de hele stad een verbod gelden. Gelderlander, Daan Rieken, Mitchel Suijkerbuijk 29-11-22

Brommers, snorfietsen en scooters: ze zorgen behalve voor knetterend motorgeluid, ook voor heel andere overlast. Zo zijn de niet-elektrische tweewielers op Nijmeegse fietspaden verantwoordelijk voor 23 procent van de luchtvervuiling. Daarnaast blijken ze ook zo'n kwart van alle benzeenuitstoot in de stad te veroorzaken. Reden voor actie, meent het gemeentebestuur.

**Stand.nl: 'Vervuilende brommers en scooters moeten uit alle binnensteden geweerd worden'**

## Vervuilende brommers en scooters moeten uit alle binnensteden geweerd worden

1111 stemmen



76% Eens

24% Oneens

Best Nefom,

Wat ik niet begrijp uit jullie nieuwsbrief, is dat u nu opeens liefst een apk wenst af te dwingen voor motoren?

Die apk is er voor auto's en heeft nul effect op de dagelijks extreme geluidsoverlast gepleegd door alle honderdduizenden "getunedede" aso-autorijders. Apk is een nietszeggende momentopname, een brulpijp is in 20 minuten gedemonteerd en vervangen voor een originele uitlaat, apk goedgekeurd? en de open pijp gaat meteen weer terug)

In elke Nederlandse stad en elk dorp rijden ze dag en nacht rond, die sjonnies en achmeds met hun brulpijpen onder golfjes, civic's, polo's etcccc.

De overlast die zij produceren is vele malen erger dan de paar mooiweer motorrijders.

Ik hoor u ook nooit over die moedwillige aso's die mij bijna elke nacht wel uit mijn slaap halen?

Letterlijk om de minuut hoor ik wel ergens iemand vol gas optrekken met een auto met brulpijp.

Afgelopen nacht werd ik om 3 uur wakker van lui die hun toerenbegrenzer twee uur lang hebben getest om bewust de buurt te terroriseren.

Zwaar illegaal vuurwerk wordt elke nacht afgestoken.

Snorscooters racen hier dagelijks door de wijk met 120 kmh en dito 120 dB.

Boeit niemand iets, en al zeker onze afwezige wijkagenten niet.



De rot meneer Hardenberg? die zit niet bij motoruitlaten, die zit tussen de oren van een paar miljoen Nederlanders die een onverbeterlijke FUCK YOU!!! mentaliteit hanteren naar alles en iedereen.

Maar focus maar lekker op je motoruitlaatjes, ga je nul,niks mee bereiken.

Gegroet met je stichting.

Beste Patrick,

Dank voor je reactie, je hebt voor een deel gelijk, een APK gaat niet alles oplossen.

Als een APK iets zou kunnen oplossen, dan zou er ook op geluid gekeurd moeten worden (én illegale uitlaten) daar streven wij ook naar.

Je hebt ook gelijk dat er veel "getunedede" auto's rondrijden, die veel overlast veroorzaken.

Ook daar willen we iets aan doen.

Maar . . . veruit de meeste klachten komen binnen over de geluidsoverlast door motorfietsen, echt waar, waarschijnlijk vervelend voor jou om te horen (ik denk dat je een motorrijder bent) maar het is wel zo. Daarom focussen we nu op de grootste overlastgevers, maar we vergeten de anderen zeker niet!

Wat wij juist willen (en dat heb je vast ook gelezen) is het uitfilteren van de lawaaimakers, zodat alle anderen (en zeker ook de motorrijders) lekker kunnen blijven toeren, zonder overlast te veroorzaken. Het alternatief is afsluiten van wegen voor motorfietsen, en dat willen we liever niet.

Ik ben benieuwd naar je reactie

Met vriendelijke groet

Tony Hardenberg,  
Voorzitter NEFOM

Brief aan Minister Harbers,

Als omwonende van een drukke weg ervaren mijn gezin en ik ernstige overlast van motorrijders die - vooral met mooi weer s'avonds en in weekend - met opzettelijk excessief lawaai langsrijden. Dit betreft niet een enkeling maar een significant deel van de motorrijders. Ondanks het relatief kleine aandeel motorfietsen in het verkeer veroorzaken zij het overgrote deel van de lawaaioverlast. Het gaat niet enkel om overlast maar ook om gezondheidsschade. Vooral mijn kinderen worden regelmatig wakker van motorfietsen die 's avonds met veel lawaai langskomen. De negatieve gevolgen hiervan voor gezondheid en ontwikkeling van kinderen zijn genoegzaam bekend.

Het belangrijkste argument om af te zien van een APK voor motorfietsen is dat deze bijna niets zou bijdragen aan de verkeersveiligheid. Dit wordt vaak gesteld in context van het aantal ongelukken met motorfietsen door andere oorzaken. Dat aantal is (door gedrag, zichtbaarheid en kwetsbaarheid) inderdaad schrikbarend groot, maar als referentie irrelevant. Vraag is of de APK bij motorfietsen vanuit veiligheidsoogpunt relatief minder oplevert dan bij auto's. Uit SWOV-publicatie "Dodelijke ongevallen op rijkswegen in 2019" (document (eerstekamer.nl)) blijkt dat dit niet het geval is:

- "Bij minimaal vijf ongevallen speelde in 2019 de technische staat van het voertuig of speelden de voertuigeigenschappen van een van de betrokken voertuigen een rol bij het ontstaan van het ongeval. De 'technische' problemen hadden tweemaal betrekking op de motor van een personenauto waardoor deze stilviel, eenmaal was de benzine op, eenmaal was er sprake van een lekke band, en eenmaal was er sprake van een defect wiel van een motorfiets."
- "In 2017 zorgde een technisch defect er tweemaal voor dat een voertuig een obstakel vormde op de rijbaan, tweemaal greep het aanwezige AEBS niet in, eenmaal speelde de kwaliteit van de banden een rol, eenmaal de zichtbaarheid van een voorligger (onverlicht aan de achterzijde), en driemaal was er een 'defect' aan een gemotoriseerde tweewieler dat ervoor zorgde dat de tweewieler niet verder kon rijden (geen brandstof), het voorwiel blokkeerde (geen ABS), of te snel kon rijden (bromfiets met ander motorblok)."

Ten opzichte van auto's is het aantal ongevallen door technische problemen bij motorfietsen juist zeer groot!

De reacties van aangesproken motorrijders, reclames voor uitlaten en discussies op internet laten aan duidelijkheid niets te wensen over: er wordt met besef en opzet voor lawaai-aandacht gekozen. Het idee dat een beroep op de eigenverantwoordelijkheid van motorrijders een effectieve oplossing kan geven is zeer naïef en staat in de weg van stappen naar daadwerkelijk effectieve oplossingen.

Geachte heer Harbers, het ontbreken van een APK-plicht is niet de enige oorzaak maar wel onderdeel van een totaal van ontbrekende, te ruime en lastig te handhaven wet- en regelgeving op het gebied van geluidsemissie van motorfietsen. Motorfietsen zijn eenvoudig lawaaiig te maken: dit is geliefd onder motorrijders, het verkoopt en er wordt niets aan gedaan. De motorrijder heeft effectief een vrijbrief om lawaai te mogen veroorzaken. Ik begrijp dat vanuit liberaal perspectief kritisch naar het beperken van vrijheden gekeken wordt, maar zo gaat dit enorm ten koste van de vrijheid van omwonenden op een prettig en gezond leven.

Vriendelijke groeten,  
Lezer uit Amersfoort.





## Brief van **Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

Hiermee reageren we op uw bericht aan minister Harbers over geluidsoverlast door motoren. U vraag om maatregelen om deze geluidsoverlast terug te dringen.

Dank voor uw bericht en het signaal dat u hiermee geeft. Het ministerie neemt dit mee bij de ontwikkeling van beleid voor geluidsoverlast door motorvoertuigen. Hieronder geven we u in het kort een toelichting op regels zoals die gelden voor geluidsproductie door motorvoertuigen, handhaving en maatregelen om geluidsoverlast terug te dringen.

Motoren zijn als motorvoertuig toegelaten voor gebruik in het verkeer op de weg in Nederland. Zij moeten bij toelating, evenals andere motorvoertuigen, voldoen aan normen voor het geluidsniveau. Voor meer informatie over deze normen en de wijze waarop wordt gemeten of een motor eraan voldoet, verwijs ik u naar de 'Kamerbrief met reactie op petitie gemeenten en NEFOM over geluidsoverlast door motorvoertuigen' (<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2022/11/21/reactie-op-aanbieding-petitie-van-gemeente-bergen-en-nefom-over-geluidsoverlast-door-motorvoertuigen>). In deze brief leest u ook meer over de maatregelen om geluidsoverlast van motoren (en andere motorvoertuigen) terug te dringen, zoals een verbod op niet-goedgekeurde onderdelen en de mogelijkheid voor wegbeheerders om lokaal een inrijverbod in te stellen.

Ondanks normen en maatregelen kunnen motorvoertuigen te veel geluid produceren, zoals u ook zelf ervaart. Naast de bestaande maatregelen ontwikkelt het ministerie samen met de RDW, politie en het ministerie van Justitie en Veiligheid een werkwijze om handhaving op straat eenvoudiger te maken. In deze werkwijze moet een kentekenhouder bij een (bijvoorbeeld door de politie geconstateerd) vermoeden van niet-goedgekeurde of aangepaste onderdelen het voertuig voor inspectie aanbieden bij de RDW.

De APK geldt in Nederland inderdaad niet voor motorfietsen. De gedachte hierachter is dat de APK er vooral is om de verkeersveiligheid te verbeteren door voertuigen periodiek te keuren op 'permanente eisen' (remmen, banden, wielophanging, roestvorming enzovoort). Voertuigen moeten overigens altijd voldoen aan deze eisen, niet alleen bij de APK. Bij motorfietsen is de technische staat van het voertuig in weinig gevallen de oorzaak van een ongeval. Het Nederlandse standpunt is dat de verkeersveiligheid voor motorrijders beter is gediend met andere, specifieke maatregelen dan met een APK. De mogelijkheden van de APK als middel om geluidsoverlast terug te dringen, zijn beperkt.

Ten slotte wijzen we u nog een keer op de eerdergenoemde Kamerbrief, voor een toelichting op maatregelen om geluidsoverlast te beperken en de achtergrond van die maatregelen.

We hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



**Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**  
DGMo | Burgerbrieven

## Wat let het kabinet toch om te reageren op de overzichtelijke vraag of het iets zachter mag?

De Gezondheidsraad adviseert het kabinet dringend om maatregelen te nemen tegen de gehoorschade bij, met name, jongeren. Waar hebben we dat eerder gehoord?

1996. Onderzoeksinstituut TNO luidt de noodklok. 'Te harde muziek uit walkmans, in discotheken en bij popconcerten leidt jaarlijks bij 25 duizend jongeren tot ernstig onherstelbaar gehoorverlies.' De onderzoekers dringen aan op maatregelen.

1999. Minister Borst van Volksgezondheid roept de horeca op om in te grijpen. De muziek in discotheken en cafés moet flink zachter. '85 tot 90 decibel is meer dan genoeg', aldus de minister. En het personeel moet oordopjes dragen. De sector reageert niet enthousiast: muziek moet je ook 'voelen', dat gaat niet als ie zachter staat.

[Lees hier het artikel in de Volkskrant](#)

November 2022: De Gezondheidsraad deelt die mening en adviseert: 'Verlaag het maximale geluidsniveau van versterkte muziek van 103 naar 100 decibel.' Hoewel dat bij langdurige blootstelling nog steeds niet helemaal veilig is, zal het toch veel schade schelen.

December 2022. Waar wacht het kabinet eigenlijk op?

### **Overzicht: hogere verkeersboetes voor motorrijders in 2023**

07 december 2022, Motornieuws

Het ministerie van veiligheid en justitie heeft een wetsvoorstel ingediend, waardoor de bekeuringen voor verkeersovertredingen in 2023 met 8,6 procent stijgen. Het is gebruikelijk dat verkeersboetes met de inflatie mee stijgen en dat een voorstel daartoe door de politiek altijd wordt goedgekeurd. Ook nu de inflatie extreem hoog is, lijkt dit slechts een 'hamerstuk'.

**“onnodig geluid maken”, wat ook gebruikt wordt voor ‘stoer’ gasgeven bij het verkeerslicht, wat 280**

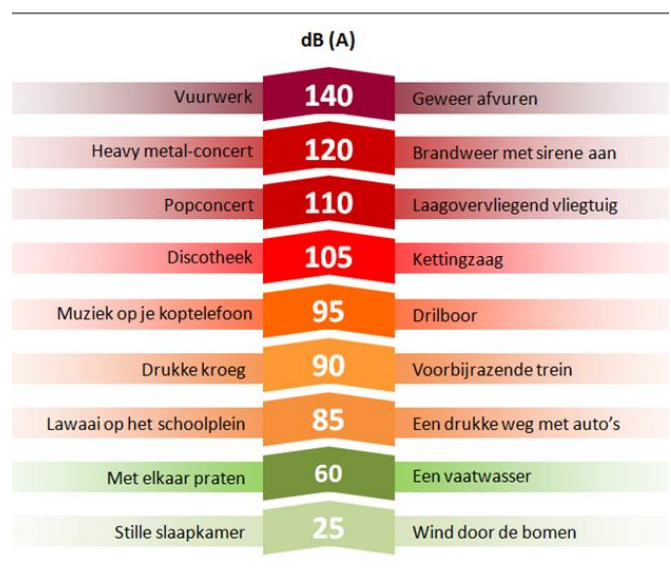
Opvallend is verder een al veel langer bestaande feitenlijst met geluidswaarden, die niet bij veel motorrijders bekend zal zijn. Die geldt voor motorfietsen waarvan geen geluidswaarde op het kentekenbewijs staat, wat meestal over oude motoren gaat.

De vermelde toegestane waarden zijn:

voor 80 cc = 91 dB(A),  
voor 125 cc = 92 dB(A),  
voor 350 cc = 95 dB(A),  
voor 500 cc = 97 dB(A),  
voor 750 cc = 100 dB(A),  
voor 1000 cc = 103 dB(A) en  
voor >1000 cc = 106 dB(A).

**Een motorfiets mag dus legaal meer geluid maken dan een voorbijrazende trein, een drillboor of een kettingzaag!!**

**Het is duidelijk dat de politie geen prioriteit stelt aan geluidsoverlast:** in 2021 deelde politieagenten maar 382 bekeuringen uit voor het 'overschrijden van het toegestane geluidsniveau door een voertuig'.



# EUROPEES PARLEMENT KIEST VOOR VERPLICHTE APK MOTORFIETSEN IN HEEL EUROPA

28 April 2021, Motornieuws

Het Europese Parlement heeft een resolutie aangenomen waarin het aan de Europese Commissie vraagt een pakket aan maatregelen rondom vervoersmiddelen uit te voeren dat reeds eerder in de Commissie Transport en Toerisme van het Europees Parlement ( TRAN ) is aangenomen. Dit betekent dat er nu nog maar één politieke laag zit tussen de daadwerkelijke invoering van een verplichte APK voor motorfietsen in heel Europa. Overigens wordt er feitelijk niet opgeroepen tot het invoeren van een periodieke technische keuring voor motoren, maar om het opheffen van de uitzonderingspositie die motorfietsen tot nu toe hebben van een verplichte, periodieke technische keuring.

Daarnaast moet er meer gecontroleerd worden op de technische staat van motorfietsen en driewielers, zoals dat vanuit Europese afspraken ook al gebeurt op de meeste andere categorieën (motor)voertuigen. Ook hier gaat het in feite dus niet over het invoeren van extra regels, maar om het opheffen van een uitzonderingspositie. Andere onderdelen van het wetsvoorstel behelzen onder andere meer mogelijkheden en sancties tegen fraude met de kilometerstanden, een vast 'tolerantieniveau' voor verlopen keuringen, keuringen voor bezorgscooters en -motoren na vastgelegde kilometerstanden, reëlere emissietesten en een centraal register waarin de daadwerkelijke staat van voertuigen wordt bijgehouden plus de Europese uitwisseling van de inhoud daarvan.

Met het indienen van deze resolutie wordt de Europese Commissie aan het werk gezet, die nu moet gaan onderzoeken hoe de aangepaste wetgeving eruit moet gaan zien, waarvoor vanuit diverse landen en lobby's input zal komen. Als de EC daarna met een voorstel komt om de wetgeving daadwerkelijk aan te passen, zal daarover weer in het Europees Parlement gestemd worden, met mogelijkheden voor aanpassingen. Dit betekent dat een verplichte Europese APK voor motorfietsen er nog niet zomaar is, maar wel dat deze eergisteren een flinke stap dichterbij is gekomen.



Hieronder de betreffende alinea's 10 en 11 uit de officiële tekst van de resolutie:

## RESOLUTIE VAN HET EUROPEES PARLEMENT VAN 27 APRIL 2021 OVER HET UITVOERINGSVERSLAG OVER DE VERKEERSVEILIGHEIDSASPECTEN VAN HET PAKKET INZAKE TECHNISCHE CONTROLES (2019/2205(INI))

10. merkt op dat motorrijders als kwetsbare weggebruikers worden beschouwd en dat het aantal verkeersdoden onder motorrijders in vergelijking met alle andere voertuiggebruikers in de EU het traagst daalt; merkt op dat met name het opvoeren en tunen van bromfietsen het risico op ongevallen voor jongeren en jonge volwassenen vergroot; verzoekt de Commissie daarom te overwegen de verplichting om controles langs de weg uit te voeren uit te breiden tot twee- en driewielige voertuigen, met inbegrip van de jaarlijkse minimumcontroledoelstelling van 5 %, aangezien deze voertuigen momenteel volledig buiten het toepassingsgebied van Richtlijn 2014/47/EU vallen;

11. verzoekt de Commissie te overwegen voor twee- en driewielige voertuigen niet langer een uitzondering te maken op de verplichting tot periodieke technische controles, zoals momenteel mogelijk is uit hoofde van Richtlijn 2014/45/EU; verzoekt de Commissie in haar komende evaluatie te onderzoeken of het mogelijk is in de verplichte periodieke technische controleregeling ook categorieën twee- en driewielige voertuigen met een cilinderinhoud van minder dan 125 cm<sup>3</sup> en lichte aanhangwagens op te nemen, uitgaande van de relevante gegevens over verkeersongevallen en kosten-batenfactoren zoals de nabijheid van keuringscentra in afgelegen gebieden, administratieve lasten en financiële kosten voor EU-burgers; verzoekt de Commissie haar beoordeling te baseren op een vergelijking van de resultaten van landen waar periodieke technische controles reeds van kracht zijn voor alle voertuigen in deze categorieën en landen die dergelijke keuringen niet uitvoeren, en de gevolgen voor de verkeersveiligheid; dringt aan op de invoering van een extra controleschema, op basis van het aantal afgelegde kilometers, voor motorfietsen die worden gebruikt voor koeriers- of maaltijdbezorgdiensten of ander commercieel vervoer van goederen of personen;



## MAG verliest rechtszaak over verbod zuiderdijk

Ingezonden stuk Actiegroep Overlast Zuiderdijk

[www.overlastzuiderdijk.nl](http://www.overlastzuiderdijk.nl)

Na weken van uitstel is dan toch de uitspraak van de rechter gekomen over het verbod voor motoren in de weekenden van april t/m oktober op de zuiderdijk. Van tevoren was al duidelijk dat dit een vrijwel kansloze missie was, aangezien een volledig vergelijkbare rechtszaak in Lopik al verloren was tot aan de Raad van State aan toe. De KNMG heeft zich dan ook niet bemoeit met de rechtszaak over de zuiderdijk, die zien ook wel dat het vooral geld weggooien is van je eigen leden. Een rechtszaak aanspannen kost toch al snel enkele duizenden euro's.

De grootste grief van de MAG was dat de situatie in Lopik en hier niet vergelijkbaar zou zijn. We zijn op 'studiereis' geweest naar Lopik en de situatie is volledig vergelijkbaar. Met dat verschil dat hier het aantal ondervraagde aanwonenden honderd keer zo groot was. De MAG klaagt ook dat ze te weinig betrokken zouden zijn. Heel bijzonder, want vaak hoorden we dat de MAG allang ingelicht was over zaken door de gemeente en of waterschap en wij het weer eens uit de krant moesten vernemen of via een journalist. De MAG mocht talloze keren aanschuiven bij overleggen en vergaderingen, maar de bewoners zijn slechts eenmaal bij een bijeenkomst aanwezig geweest.



Het nadeel voor de motorliefhebbers is volgens de rechter niet onevenredig, met andere woorden er blijven nog genoeg dagen over dat motorrijders de omgeving wél kunnen verzieken met een vierkante kilometer aan herrie om zich heen. De NEFOM vatte het ook aardig samen:

"Motorrijders negeren en ontkennen het probleem nog steeds. Het valt ons op dat motorrijders vragen om meer handhaving, in de vorm van flitspalen om de snelheid te controleren, drempels en wegversmallingen om motorrijders te dwingen om de gashendel minder ver open te draaien, trajectcontrole, verlaging maximum snelheid, verplicht lager toerental en eenrichtingsverkeer. Eigenlijk alles om zelf de motorfiets niet stiller te hoeven maken! Gelukkig ziet een rechter, zoals bij de uitspraak van de Rechtbank Alkmaar over de afsluiting van de Zuiderdijk, dat dit geen opties zijn. Alsof snelheid en geluidsoverlast iets met elkaar te maken hebben. Geluidsoverlast voor motorvoertuigen staat nu steeds vaker op de politieke agenda's. We zien dat sommige politieke partijen voor de korte klap kiezen; handhaven verkoop illegale uitlaten, APK keuring en elektrificering van motorvoertuigen. Deze maatregelen gaan op korte én lange termijn geen oplossing bieden; Het probleem moet worden aangepakt bij de bron, het voertuig dat te veel lawaai produceert."

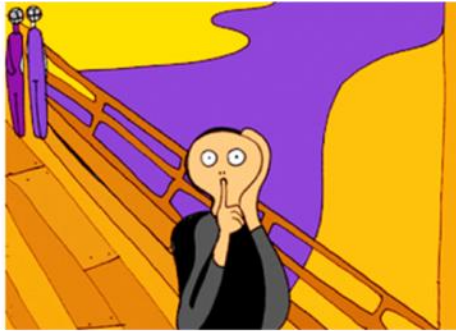
De MAG wil nog wel in hoger beroep gaan, kennelijk is de kas nog niet leeg, maar de vraag is natuurlijk hoe lang hun leden deze koers nog oké gaan vinden; Als al het geld er doorgejaagd wordt aan kansloze rechtszaken. De MAG is ook een kleine club met slechts 8000 leden en steeds meer gemeenten zijn bezig met een oplossing zoals Lopik en de Zuiderdijk.

(Verder willen we nog opmerken dat er eerder in het NHD verheugd werd gereageerd op de aanleg van het wandelpad bij Wijdenes, op het buitendijkse land, want 'op de dijk heb je veel langsrazend verkeer'. Misschien wordt het eens tijd om gemotoriseerd verkeer in z'n geheel te ontmoedigen. De dijk is op sommige plaatsen maar 2,3 meter breed, waar auto's, fietsers en wandelaars overheen gaan. Auto's worden steeds breder en niet smaller)|

We gaan zien of de MAG nog in hoger beroep gaat en daarna kunnen ze (nogmaals) naar de Raad van State... Voorlopig is onze rust nog gegarandeerd. De bewoners uit Schellinkhout die ons een bos bloemen bezorgden willen we nog hartelijk bedanken!

--

Met vriendelijke groet,



## 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**.

### Betaald parkeren voor motoren in Parijs. 200.000 parkeerboetes in 3 maanden tijd

Op 1 september 2022 stelde Parijs een nieuw parkeertarief in voor motoren en scooters. Voorheen konden alle tweewielers gratis parkeren in de Lichtstad. De ambtenaren hebben echter een parkeertarief van €3 per uur ingevoerd **om vervuiling en lawaai in de stad tegen te gaan**. Om nog meer opschudding te veroorzaken, gold het nieuwe tarief alleen voor motorfietsen en scooters met een verbrandingsmotor.

Slechts drie maanden na het bevel heeft de Parijse politie al meer dan 200.000 parkeerboetes uitgeschreven. Met boetes tussen € 25 en € 37,5 bedraagt het duizelingwekkende totaal meer dan € 5 miljoen aan boetes. In dezelfde periode hebben de autoriteiten 5.000 motoren en scooters verwijderd en in beslag genomen wegens illegaal parkeren.

### APK VOOR MOTORFIETSEN IN BELGIË VANAF 2022

11 Maart 2020, Motornieuws

Voor 1 januari 2022 dient er een België wetgeving gemaakt te zijn rondom een periodieke technische keuring van motorfietsen. In Duitsland, Luxemburg en Italië is zo'n keuring al verplicht. Terwijl deze in België, Nederland en Frankrijk juist nog niet verplicht is. Vanuit een Europese richtlijn is er opgesteld dat deze technische keuring in geheel Europa verplicht wordt vanaf 2022 voor motorfietsen met een cilinderinhoud van boven de 125 cc. Hier mag echter van af geweken worden, mits er voldoende en effectieve maatregelen getroffen worden om de verkeersveiligheid van motorrijders te vergroten. België heeft zo'n pakket aan maatregelen blijkbaar niet liggen, waardoor het nu alsnog aan de periodieke keuring dient te voldoen.

Een groot deel van de Belgische politiek is daarnaast ook een voorstander van een motorfiets APK, op basis van het gelijkheidsprincipe. Waarin zij dus de wetgeving voor automobilisten en motorrijders gelijk willen trekken. Daarnaast wordt bepleit dat het de verkeersveiligheid ten goede zou komen. Iets waar best wel eens vraagtekens bij gezet kunnen worden, omdat slechts een klein percentage van de ongevallen met motorfietsen ook daadwerkelijk komen door slecht onderhoud. Dit wordt ook bevestigd door Benoit Godart, woordvoerder van de Vias (kenniscentrum van verkeersveiligheid, mobiliteit en maatschappelijke veiligheid in België). Toch noemt hij de verplichte technische keuring een goede zaak, maar de echte reden blijft dus wat onduidelijk. Mocht de wetgeving er inderdaad komen, vindt hij controle op banden en remmen het minimale. Dit kan echter per gewest verschillen, omdat die hierin de eigen regels kunnen bepalen.

Uiteraard heeft de branche organisatie die de dealers vertegenwoordigt een flinke vinger in de pap. Voor de dealers en onderhoudsbedrijven zal de keuring namelijk het nodige werk en dus ook geld opleveren. Voor 1 januari 2022 moet er dus meer duidelijkheid komen over de verplichte keuring.