Geluidoverlast motorfietsen, een suggestie voor een eenvoudige en effectieve handhaving

* De Europese Unie heeft regelgeving voor het maximaal aantal decibels dat een (motorfiets) uitlaat mag produceren.
* Naar verluid heeft minimaal 95% van de motorfietsen een uitlaat die niet voldoet aan de Europese regelgeving. Daarmee zijn de deze uitlaten illegaal.
* Veel motoren zijn door de fabrikant/distributeur standaard afgeleverd met een uitlaat dat niet aan de regelgeving voldoet. Eigenaren/berijders zijn zich mogelijk niet bewust van hun illegale uitlaat.
* Veel motorrijders hebben hun motoren na aflevering voorzien van gemodificeerde uitlaat.
* De Europese Unie heeft in maart 2025 nieuwe regels ingevoerd met de bedoeling geluidoverlast van gemodificeerde uitlaten (motorfietsen en auto’s) tegen te gaan.
* Het RIVM meldde in 2023 dat geluidoverlast van wegverkeer één van de belangrijkste bronnen van geluidoverlast en slaapverstoring is. Veel (binnenstad) bewoners van Arnhem, en wellicht de overgrote meerderheid, ondervindt hinder van geluidoverlast veroorzakende voertuigen.
* Uit onderzoek is gebleken dat tot wel 60% van de mensen die geluidoverlast ervaren, hier psychisch onder lijden.
* Het lijkt dat veel motorrijders ‘plezierrondjes’ rijden door de Arnhemse binnenstad/centrumring. In het bijzonder Willemsplein, Willemstunnel, Weerdjestraat, Steenstraat en in het algemeen de gehele Arnhemse Centrumring zijn ‘populaire’ locaties voor motorrijders waar overlast veroorzaakt wordt.

De huidige wijze van handhaving op geluidproductie van motorfietsuitlaten is die waarbij de politie een 2-3-tal keer per jaar een ‘actie’ organiseert. Daarvoor wordt een groot aantal politieambtenaren ingezet. Een aantal motoragenten vangen al rijdend motorrijders op, begeleiden hen naar een centrale plaats (vaak onder de John Frostbrug) waar de motoren getest/onderzocht worden. Omdat (een niet geringe) politiecapaciteit hiervoor vrijgemaakt moet worden, worden de acties ver van te voren in de tijd gepland. Het ‘direct’ resultaat (het aantal geconstateerde overtredingen al dan niet met een bekeuring) van deze actie wordt in hoge mate bepaald door het aantal motorrijders dat tijdens deze actie daadwerkelijk aangehouden wordt en dit is afhankelijk van het weer van die dag. Is het weer slecht, dan zijn er weinig motorrijders op de weg en zijn er weinig aanhoudingen. Het succes van een dergelijke actie wordt door de politie afgemeten aan het aantal overtredingen dat geconstateerd wordt. Tijdens een actie in 2023 zijn er 165 bekeuringen geschreven; een groot succes, zo wordt de burger voorgehouden. Echter, het ‘niet- direct meetbare maar wel structureel resultaat’ is negatief. Immers, de geluidoverlast neemt niet af. Deze neemt namelijk structureel alleen maar toe, zo ervaren de stadsbewoners. En bovendien wordt dit ook gestaafd door de statistieken die laten zien dat het aantal motorfietsen structureel jaar-op-jaar toeneemt.

Conclusie: de huidige manier van handhaven kost veel politie inspanning / capaciteit / gemeenschapsgeld, vindt te incidenteel plaats en levert structureel geen concreet resultaat op. Hoogstens levert dit bekeuringeninkomsten op. Echter, het doel is het terugdringen van geluidoverlast en niet het schrijven van bekeuringen. Bekeuringen zijn slechts een middel.

Een doelmatigere en doelgerichtere methode

Relatief eenvoudig kan bevoegd gezag (politie of daartoe opgeleide en bevoegde Boa’s) voor verkeerslichten wachtende motorrijders sommeren hun motor even verderop veilig aan de kant te zetten waar zij opgevangen worden door een aantal BOA’s. Omdat in meer dan 95% van de gevallen sprake zal zijn van een illegale uitlaat, en er dus een redelijk verdacht is, kan (vrijwel zonder uitzondering) elke motorrijder een zgn. ‘toonbriefje’ (eventueel ook een WOK=Wachten Op Keuring) overhandigd worden. Met dit toonbriefje zal de motorrijder binnen een vastgestelde tijdsperiode zich met de motor moeten melden bij een testcentrum (bijvoorbeeld ingericht bij een centraal politiepost) voor een geluidkeuring. Dit testcentrum hoeft niet groter/meer te zijn dan een gelegenheid waar de geluidtest geheel volgens de richtlijnen gedaan kan worden.

Het testcentrum wordt een vooraf vastgesteld aantal keer in de maand op een centrale plaats in Arnhem ingericht waar de motorrijder, al dan niet op afspraak, zich kan melden voor de keuring. Wordt de uitlaat afgekeurd, dan volgt een WOK.

Benodigd:

* Politie of een daartoe voor deze activiteiten opgeleide en bevoegde BOA die bij verkeerlichten posten. In zijn meest eenvoudige vorm lijkt het mij dat er slechts 2-3 ambtenaren nodig zijn. Eén die bij het verkeerslicht de motorrijder sommeert verderop naar de kant te gaan en 1-2 ambtenaren die de motorrijders daar opvangen en op basis van een redelijk verdacht de toonbriefjes motiverend en toelichtend uitschrijven.
* Een teststand op het politiebureau met een voor keuringen bevoegde ambtenaar
* Een gemeentelijk publiciteitscampagne. In navolging van een aantal andere Nederlandse gemeenten, waaronder Rotterdam, stelt de gemeente Arnhem dat zij streng gaat handhaven op geluidoverlast gevende voertuigen. Met name motorrijders zijn daarmee ‘fair’ gewaarschuwd. Maar niet alleen motorijders. Ook auto’s met ‘knallende en knetterende’ uitlaten vallen onder deze doelgroep.
* Consistentie. Het is belangrijk dat deze acties voortdurend gedaan worden. Niet een week, niet een maand, maar voortdurend en zelfs een aantal opeenvolgende jaren. Dan alleen ontstaat het besef bij motorrijders dat Arnhem, in ieder geval in de binnenstad, geen motorrijders tolereert met voor de samenleving geluidoverlast veroorzakende illegale uitlaten. En wellicht zouden dit dan geen ‘actie’ genoemd mogen worden, maar zou dit elke moment van de dag als een ‘routine’ gedaan moeten worden.

Voordelen:

* Doelgericht, omdat elke motorrijder op een eenvoudige wijze gecontroleerd kan worden, en waarmee ‘de pakkans’ groot is, kan geluidsoverlast snel teruggedrongen worden.
* Doelmatig, want het vereist slechts geringe inzet van capaciteit, tijd en gemeenschapskosten van politie of BOA. Zowel bij het staande houden van de motorrijder als ook in het testcentrum.
* De op dit moment gebruikelijk politieacties en die ver van te voren in de tijd ingepland moeten worden en veel capaciteit kost, zijn niet meer nodig. Daarmee komt politie capaciteit vrij die ingezet kan worden voor belangrijkere zaken met hogere prioriteit.
* Geringe inzet van capaciteit:
	+ een voor keuringen bevoegde ambtenaar is alleen aanwezig/actief tijdens de vastgestelde ‘spreekuren’ dat motorrijders hun motor moeten laten keuren
	+ BOA’s kunnen voor het aanhouden van de motoren opgeleid worden. Het hoeft geen politiecapaciteit te vergen.

En verder:

Natuurlijk zal de motorrijder vlak vóór de keuring de uitlaat snel kunnen vervangen door een goedgekeurd exemplaar. Om het na de (goed-) keuring weer te terug te vervangen door het illegale exemplaar. Echter, wanneer deze routine consistent en bij voortduring gedaan wordt en de pakkans groot zal blijken te zijn, zal het animo voor de motorrijder om dit keer-op-keer te doen snel afnemen.