

Vragen van Maarten Kersten (PS) aan het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leiden over motorlawaai als bedreiging van de volksgezondheid (ingediend 12 januari 2021)

Antwoord van Burgemeester en Wethouders (ontvangen 9 februari 2021):

Burgerinitiatief Stop Motorlawaai Leiden is aangesloten bij de NEFOM en deze heeft burgemeester Cazemier van de gemeente Krimpenerwaard bereid gevonden het initiatief te nemen. Inmiddels heeft zijn collega van Lopik ook de modelbrief getekend. Burgemeester Cazemier was ook de man, die de contacten legde met een tweetal Kamerleden. De burgemeestersbrief heeft tot doel een inhoudelijke bijdrage te leveren aan een onderzoek. Niet meer en niet minder.

Omdat de herrie lokaal wordt ervaren en gemeentes een zorgplicht hebben om veilig en gezond te kunnen wonen, ligt het, met alle respect, voor de hand, dat juist burgemeesters gaan pleiten voor een aantal cruciale (landelijke) maatregelen, waarmee hun bewoners van de herrie kunnen worden verlost. Daarom heeft de Leidse stichting aan burgemeester Lenferink gevraagd om zich bij de gestarte burgemeesterslobby aan te sluiten. Hij kent beide genoemde burgemeester van de Veiligheidsregio Hollands Midden, waarvan hij voorzitter is, en het landelijk veiligheidsberaad.

Die lobby gaat niet op korte termijn iets voor de bewoners opleveren. Op de korte termijn zal het strafbare gedrag van motorrijders middels handhaving moeten worden aangepakt. Over die handhaving doen allerlei draconische verhalen de ronde. Het zou te ingewikkeld zijn en te kostbaar omdat er dure meetapparatuur moet worden aangeschaft. Onzin. Dat hoeft niet. Een agent kan alleen op zijn/haar eigen gehoor een boete uitschrijven bij overtreding van artikel 57 RVV (onnodig lawaai). Zonder enige meting te hoeven doen. Die aanpak is staande jurisprudentie. (zie Bijlage)

Ook op eigen gehoor kan een agent een motorvoertuig aanmelden voor een zogenoemde WOK (Wachten Op Keuring), als hij/zij de indruk heeft dat er met bv. de uitlaat iets mis is. Een illegale of eentje waarvan de demper is verwijderd. Motorrijders zijn hiervoor erg bevreesd want de kosten zijn hoog en de wachttijd is lang. In al die tijd mag de motor niet de weg op.

Handhaving van de regels voor motorvoertuiglawaai komt niet voor in het nu geldende Integraal Veiligheidsplan Leiden noch in het Veiligheidsplan Regio Den Haag. Wij zouden graag zien dat burgemeester Lenferink (Veiligheid) ervoor gaat pleiten dat de handhaving op motorvoertuiglawaai een hogere prioriteit krijgt. Daar zouden de bewoners al heel blij mee zijn.

Stop Motorlawaai Leiden zou ook graag zien dat de politie nu al met prikacties een signaal gaat afgeven, dat het echt afgelopen moet zijn. Voorzitter en initiatiefnemer Zwinkels stelt: "Het is toch niet zo ingewikkeld om langs een van de doorgaande wegen agent A neer te zetten die bij het horen van onnodige herrie zijn/haar collega 200 meter verder op met een portofoon inseint, die vervolgens de motorrijder maant te stoppen. Doe het een paar keer en alle motorrijders zijn binnen een mum van tijd op de hoogte. Het is een kwestie van willen. De eerste agent kan eventueel nog worden uitgerust met een eenvoudig geluidmeetapparaat. Het is toch ook niet zo ingewikkeld om langs beruchte wegen borden (evt ook met reclame) neer te zetten waarop

motorrijders wordt gevraagd met respect voor de bewoners langs hun huizen te rijden. Behalve zwaardere boetes op te leggen, zou men ook meer kunnen inzetten op elektrisch motorvervoer (met veel minder motorlawaai).

Op grond van artikel 45 van het Reglement van Orde stelt het lid Kersten (PS) het College van Burgemeester en Wethouders van de gemeente Leiden de volgende vragen:

1. Is het college bekend met het Burgerinitiatief Stop Motorlawaai Leiden?

Antwoord: Ja. De initiatiefnemer van Stop Motorlawaai Leiden heeft hierover ook contact gehad met de portefeuillehouder Duurzaamheid, Mobiliteit & Beheer openbare ruimte. Het college heeft waardering voor de betrokkenheid van de initiatiefnemer en het burgerinitiatief dat streeft naar een verbetering van onze leefomgeving. Het college vindt het heel vervelend dat motorlawaai van onder meer snel optrekkende voertuigen leidt tot een piekbelasting van geluid waar inwoners hinder van ondervinden. Het meldpunt heeft aangetoond dat er zo'n 150 bewoners in Leiden zijn die hinder ondervinden van motorlawaai.

2. Is het college bekend dat deze burgers een meldpunt voor motorlawaai hebben geopend?

Antwoord: Ja, zie antwoord 1.

3. Is het college bekend dat zich in korte tijd ongeveer 150 Leidse burgers hebben gemeld met uitermate schrijnende verhalen en heftige filmpjes?

Antwoord: Ja, zie antwoord 1.

4. Is het college bekend dat deze bewoners deel uitmaken van de bijna 1 miljoen bewoners in Nederland die volgens het RIVM vanwege het wegverkeerslawaai grote risico's lopen op hart- en vaatziekten, waaraan een deel zelfs zal overlijden?

Antwoord: Ja, aanpak van wegverkeerslawaai heeft ook prioriteit van het college, zie antwoord 6.

Spelende kinderen kunnen op dit moment in de wijken gewoon niet veilig spelen, omdat de openbare ruimte vrijwel totaal is ingericht op gemotoriseerd verkeer.

5. Bent u het met ons eens dat meer handhaving op snelheid in de wijken ook zal kunnen bijdragen aan een gereduceerd motorlawaai, aangezien het lawaai vaak ook komt door te hard rijden (bv. op de Churchillaan)?

Antwoord: Meer handhaving op snelheidsovertredingen zal naar verwachting kunnen leiden tot minder voertuiglawaai. De handhaving is echter geen taak of bevoegdheid van de gemeente, maar van de politie. Het (landelijke) verkeershandhavingsbeleid door de politie wordt aangestuurd vanuit het OM en is gericht op terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Snelheid is hierbij een prioriteit, samen met afleiding achter het stuur (bellen, appen, etc.), door rood licht rijden en rijden onder invloed van drank of drugs. Binnen de politie zijn hiervoor gespecialiseerde teams ingericht. Handhaving is kostbaar en een schaars 'product' waardoor altijd keuzes moeten worden gemaakt in de prioritering. Meer handhaving op snelheid zal, zeker gezien de onderbezetting bij de Politie Eenheid Den Haag en de handhaving op coronamaatregelen, ten koste gaan van handhaving op andere zaken. De gemeente bepaalt in samenwerking met de politie en andere veiligheidspartners eens in de vier jaar het lokale veiligheidsbeleid. Hier wordt jaarlijks over gesproken. In het huidige Integrale Veiligheidsplan

2019 - 2022 is handhaving op verkeer of geluidsoverlast niet als prioriteit opgenomen. Ook in het Uitvoeringsprogramma Handhaving, waarin jaarlijks de prioriteiten van de gemeentelijke handhavers worden bepaald, is hier niets over opgenomen omdat handhaving op snelheidsovertredingen geen taak of bevoegdheid is van de gemeentelijke handhavers.

6. Is het college bekend dat volgens het RIVM drastische maatregelen moeten worden genomen om het tij te keren en dat maatregelen op de lange en ook op de korte termijn dringend nodig zijn?

Antwoord: Voor de aanpak van omgevingslawaaï geldt een Europese verplichting waar de gemeente Leiden uiteraard gehoor aan geeft. De gemeente neemt maatregelen om geluidsoverlast aan te pakken en geluidhinder terug te dringen. De gemeente heeft hiervoor het actieplan omgevingslawaaï 2018-2023 vastgesteld. Op grond van de geluidsbelastingkaart van Leiden is het binnenstedelijk wegverkeer nog altijd de grootste geluidsbron. Het college wil dit terugdringen door het gebruik te bevorderen van duurzame vormen van mobiliteit zoals wandelen, fietsen en gebruik maken van het OV. Op deze manier blijft de stad leefbaar en bereikbaar. Via onder andere de Mobiliteitsnota Leiden duurzaam bereikbaar 2020-2030 en het Uitvoeringsprogramma Leiden Duurzaam Bereikbaar geeft het college uitvoering aan deze ambitie. Het college is voorts nog volop bezig om maatregelen uit te voeren uit het vorige actieplan (actieplan geluid 2013-2018), zoals herinrichting van de centrumroute, maar ook het treffen van maatregelen voor geluidsanering voor ca. 5000 woningen en gaat daar onverminderd mee door. Het college verwacht daarmee binnen gestelde Europese normen te blijven. Daarnaast zet het college in op verschillende maatregelen in het kader van duurzame mobiliteit, zoals een zero-emissie zone stadsdistributie (voor vracht- en bestelverkeer d.w.z.: elektrisch en/of waterstof en met kleinschalige voertuigen en minder vervoerbewegingen) in binnenstad en stationspleingebied. Wat zowel de geluidskwaliteit en de luchtkwaliteit als de leefbaarheid ten goede zal komen. Daarbij richten wij ons ook op de transitie naar zero-emissie bezorgscooters. Met het uitvoeren van de agenda autoluwe binnenstad willen we de binnenstad leefbaar houden en schone vervoersvormen en groen de ruimte geven. Tenslotte zijn er al landelijke maatregelen genomen voor brom- en snorfietsen waardoor dit wagenpark nu snel verjongt. Het overstappen op een stillere of elektrische motor wordt hiermee aantrekkelijker gemaakt. De natuurlijke verschoning (elektrificatie) van brom- en snorfietsen loopt snel; sneller dan die van de auto (gegevens RAI en BOVAG). Sinds 1 januari 2018 is de verkoop van oude scooters van milieuklasse 2 en 3 verboden en vanaf dit jaar kunnen alleen nog scooters met milieuklasse 5 worden verkocht; sowieso kan tweetakt niet meer worden verkocht. En vanaf 2025 worden uitsluitend nog elektrische scooters verkocht. Brom- en snorfietsen hebben een levensduur van 7 tot 10 jaar. Er worden steeds meer elektrische brom/snorfietsen gekocht en gebruikt. En nogmaals: vanaf 2025 worden in onze binnenstad alleen nog elektrische bezorgscooters toegestaan.

7. Is het college ermee bekend, dat de burgemeesters van Krimpenerwaard en Lopik een lobby richting Den Haag zijn gestart en een brief aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat hebben gestuurd en alle burgemeesters hebben gevraagd het voorbeeld te volgen?

Antwoord: Ja.

8. Heeft het college de daarvoor te gebruiken en toegestuurde modelbrief van het Burgerinitiatief ontvangen?

Antwoord: Ja.

9. Heeft het college de brief inmiddels aan de minister gestuurd? Zo ja, wanneer? Zo nee, gaat u dat nog doen of waarom niet?

Antwoord: We zien geen noodzaak om deze brief naar de minister te sturen. Via het meldpunt Stop Motorlawaai Leiden is ons kenbaar gemaakt dat er burgers zijn die daadwerkelijk hinder ondervinden van het motorlawaai. We nemen deze klachten serieus en maken dit aanhangig onze contacten met andere gemeenten en het Rijk. Als echter wordt gekeken naar de klachten van individuele burgers die zich bij de gemeentelijke portalen hebben gemeld concluderen we dat het om een gering aantal klachten gaat. In ons zaakstelsel van de afgelopen 5 jaar staan 44 zaken geregistreerd die betrekking hebben over klachten over lawaai (o.a. bouwlawaai, verkeerslawaai in industriellawaai) en hiervan gaan er slechts 2 zaken specifiek over geluidsoverlast door motorlawaai. Het sturen van een brief aan de minister over dit onderwerp heeft daarom niet onze prioriteit.

10. Wil het college binnen de veiligheidsregio Holland Midden pleiten voor een hogere prioriteit voor de handhaving van de regels voor geluid van motorvoertuigen?

Antwoord: Nee. De veiligheidsregio heeft geen rol in de handhaving van de regels voor geluid van motorvoertuigen. Voorts geldt dat een pleidooi voor meer handhaving op geluidsoverlast van motorvoertuigen ten koste gaat van handhaving op andere zaken, zie verder antwoord 5.

11. Is het college bereid om - zolang dat allemaal niet is geregeld - met lokale prikacties de motorrijders een signaal af te geven, dat het onnodige lawaai echt moet stoppen?

Antwoord: Nee, hiertoe is het college niet bereid.

12. Bent u bekend met de methode van een combinatie van geluidsmeters en camera's langs de hoofdwegen?

Antwoord: Ja. Het plaatsen van geluidsmeters zonder aanvullende handhaving kan echter ook een averechts effect hebben. De geluidsmeters attenderen de verkeersdeelnemers op het geproduceerde geluidsniveau, maar er is een risico is dat de motorrijders die veel geluid produceren nog harder gaan optrekken om de meter hoger te laten uitslaan. Ze hebben immers een geluid producerende uitlaat onder hun motorfiets laten installeren.

13. Kunt u ook meer verkeershandhaving nastreven in de wijken voor wat betreft gemotoriseerd verkeer en veiligheid?

Antwoord: Nee, zie antwoord 5.

14. Bent u het met ons eens dat alleen handhaving deze hele problematiek op de korte termijn kan stoppen?

Antwoord: Nee, de problematiek van geluidsoverlast kan naast handhaving worden aangepakt door verschillende maatregelen, zie antwoord 6.

15. Landelijk kan dit op de lange termijn met nieuwe regelgeving, maar dat duurt te lang. Bent u bereid nu eerst lokaal handhavingsmaatregelen, specifiek hierop gericht, te nemen?

Antwoord: nee, zie antwoord 5.

Bijlagen:

1. Arrest van het Hof in Leeuwarden inzake motorlawaai
2. een document van de NEFON om Slim Handhaven.
3. voorbeeld van hoe men het in Amsterdam aanpakt. (Noot van Motor Lawaai Leiden: Ook al is het geen prioriteit, met prikacties kan je ook je doel bereiken, en dat is, dat motorrijders zich niet langer onaantastbaar wanen en de pakkans niet langer klein is.)
- 4 artikel uit De Volkskrant van 18 november 2020 over "pretherrie waar mensen ziek van worden". De lawaaipieken van motoren (en inmiddels ook van auto's met een "cut out uitlaat" vallen buiten elke regelgeving.
5. modelbrief van en voor burgemeesters

Bijlage 3 bij schriftelijke vragen Kersten over motorlawaai (12 januari 2020)

een voorbeeld hoe men het in Amsterdam aanpakt. Ook al is het geen prioriteit, met prikacties kan je ook je doel bereiken, en dat is, dat motorrijders zich niet langer onaantastbaar wanen en de pakkans niet langer klein is.



Bron: Facebook

