

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

590

Vragen van de leden **Van Groningen** en **Veltman** (beiden VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de aanpak van lawaaibakken van verkeersasos* (ingezonden 28 oktober 2025).

Antwoord van Minister **Tieman** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (ontvangen 8 december 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2025–2026, nr. 384

Vraag 1

Bent u bekend met de TNO-studie¹, waaruit blijkt dat zogenoemde «lawaaiflitspalen» technisch en juridisch haalbaar zijn, mits de wetgeving wordt aangepast?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de constatering dat geluidsoverlast door dit soort voertuigen en hun berijders tot grote ergernis, onveiligheidsgevoelens en slapeloze nachten leidt, met name in stedelijke gebieden zoals Rotterdam en Amsterdam?

Antwoord 2

Ja, waarbij ik wil opmerken dat onnodige of overmatige geluidproductie door motorvoertuigen in het algemeen als hinderlijk wordt ervaren, ook buiten stedelijke gebieden. Geluidsoverlast kan leiden tot slaapverstoring, negatieve gezondheidseffecten en verminderde leerprestaties, wat maakt dat geluidsoverlast serieus de aandacht van het ministerie heeft.

Vraag 3

Klopt het dat geluid momenteel geen verkeersovertreding is onder de Wegenverkeerswet, en dat daardoor handhaving onmogelijk is?

Antwoord 3

Op grond van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV), artikel 57, is het verboden om onnodig geluid te produceren met een voertuig. Op grond van artikel 31 RVV is het verboden om onjuiste of onnodige signalen te

¹ TNO, april 2024, Haalbaarheid van de geluidflitspaal in Nederland

geven. De handhaving op deze overtredingen vindt plaats door de politie of een bijzonder opsporingsambtenaar (boa), in veel gevallen op basis van een goede waarneming en omschrijving van het overlastgevend element in het geconstateerde gedrag.

Ten aanzien van geluidproductie door motorvoertuigen geldt daarnaast dat geluidnormen per voertuig zijn bepaald via een stelsel van toelatingskeuringen voor voertuigen en onderdelen. Voor een uitgebreide uiteenzetting van dit stelsel wordt verwezen naar Kamerstuk 36 200-A, nr. 11.

Op grond van de wegenverkeerswet (artikel 21) is het verboden om motorvoertuigen zonder typegoedkeuring op de weg te gebruiken of om niet-gekeurde onderdelen op motorvoertuigen te gebruiken. Modificatie of manipulatie van gekeurde onderdelen valt hier ook onder, omdat daarmee het voertuig zodanig is aangepast dat het niet meer onder de typegoedkeuring valt.

Vraag 4

In hoeverre heeft u overwogen de wet aan te passen zodat het wel juridisch haalbaar wordt voor gemeenten om verkeersasos met hun knetterende uitlaten en ronkende motoren, naast verkeershandhaving op snelheid, alcohol en roodlicht, op hun gedrag aan te pakken?

Antwoord 4

Gemeenten zijn al bevoegd om hier op te handhaven. De boa's van de gemeenten mogen hier op handhaven, op grond van de Algemene Plaatselijke Verordening APV (als dat in de APV is opgenomen) en op basis van het RVV. Voor digitale handhaving is vooraf toestemming van het Openbaar Ministerie vereist. Voor handhaving van de geluidproductie op basis van voertuigregelgeving is de politie bevoegd.

Vraag 5

Welke juridische en privacy aspecten moeten worden opgelost om dergelijke systemen verantwoord in te zetten?

Antwoord 5

Het is aan gemeenten die de geluidsflitspalen willen inzetten, om in een plan uit te werken hoe deze paal conform de technische eisen ingezet kan worden, welke gegevensuitwisseling daarvoor noodzakelijk is, hoe dat zal worden ingeregeld en welke eventuele juridische en privacyaspecten moeten worden opgelost.

Op basis van dit plan van aanpak kan het Openbaar Ministerie (OM) bekijken of er voor de digitale handhaving toestemming kan worden gegeven.

Het zal naar verwachting vooral lastig zijn om objectief te kwantificeren wat «onnodig geluid» is. Een menselijke beoordeling (eventueel met behulp van techniek) lijkt daarvoor noodzakelijk. Daarnaast is het van belang dat de palen voldoende betrouwbaar meten en het geluid ook aan het juiste voertuig kunnen koppelen. Het constateren dat een voertuig zijn maximale geluidnorm overschrijdt kan alleen met een wettelijk voorgeschreven geluidmeting langs de weg. Hiervoor is op dit moment geen alternatieve normstelling of meetmethode beschikbaar. In het antwoord op vraag 8 wordt ingegaan op ontwikkelingen die ertoe kunnen leiden dat dit in de toekomst wel mogelijk wordt.

Vraag 6

Welke stappen zijn er sinds publicatie van het TNO-onderzoek gezet om de noodzakelijke wetswijzigingen voor te bereiden?

Antwoord 6

Voor de handhaving op basis van artikel 31 RVV (onnodig claxonneren) of artikel 57 RVV (onnodig geluid produceren met een voertuig) is geen wetswijziging noodzakelijk. Voor constateren van manipulatie of modificatie van onderdelen zijn ontwikkelingen in internationale regelgeving van belang. Deze vergen geen wijziging van nationale regelgeving. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 12.

Vraag 7

Kan de Kamer hier een tijdlijn van ontvangen?

Antwoord 7

Aangezien er geen wetswijziging in gang is gezet, is het ook niet mogelijk hiervan een tijdlijn aan de Kamer te sturen.

Vraag 8

Bent u voornemens om samen met de politie te onderzoeken of de gegevens uit lawaafmeters kunnen worden gekoppeld aan bestaande handhavingsmiddelen, zoals kentekenregistratie of geluidmetingen bij keuringen zoals bij de APK (RDW)?

Antwoord 8

De afgelopen jaren zijn er in Nederland verschillende lawaafmeters-experimenten uitgevoerd waarin zowel gekeken is naar manipulatie en modificatie van uitlaatsystemen (overtreding van artikel 21 van de wegenverkeerswet) als naar specifiek ongewenst gebruik met geluidsoverlast tot gevolg (artikel 57 RVV en artikel 31 RVV) of een combinatie daarvan.

Sommige lawaafmeters zijn technisch in staat om het toerental en de geluidproductie van individuele voertuigen te kunnen onderscheiden. Aan de hand van (openbaar beschikbare) data van het kentekenregister bleek in te schatten wat de geluidproductie door dat voertuig is en of dat als excessief te bestempelen is. Dit is echter niet voldoende om geautomatiseerd te kunnen handhaven, omdat deze geluidproductie vrijwel altijd binnen de maximumnorm voor dat voertuig blijft en uit een foto niet is vast te stellen dat het geluid onnodig was.

Bij doorgeleiding naar de Dienst Wegverkeer (RDW) voor technisch vervolgonderzoek vanwege vermoeden van manipulatie en modificatie heeft de eigenaar de mogelijkheid om de modificatie voorafgaand aan het vervolgonderzoek weer ongedaan te maken, waardoor deze weg minder effectief is en niet verder onderzocht wordt. In internationaal verband wordt gewerkt aan vervolgonderzoek op de bovengenoemde onderzoeken naar een betrouwbare, technische en juridische houdbare geluidsmeting langs de weg om de handhaving op manipulatie of overschrijding van de maximale geluidnorm te ondersteunen.

Vraag 9

Hoe verhoudt automatische geluidsregistratie zich tot de privacywetgeving (AVG), met name als kentekens ook worden geregistreerd?

Antwoord 9

Zoals ook in het antwoord op vraag 5 is aangegeven, is het aan de gemeenten om uit te werken hoe de inzet van deze palen conform de privacywetgeving ingeregeld kan worden. Als dit op een juiste manier gebeurt, hoeft de AVG het gebruik van dergelijke palen niet in de weg te staan. Er bestaan nu immers ook al andere vormen van geautomatiseerde handhaving op kentekens door gemeenten (handhaving op geslotenverklaringen). Of er een aanvullende juridische grondslag voor de benodigde gegevensuitwisseling nodig is voor de inzet van deze palen, hangt af van hoe de gegevensuitwisseling precies ingeregeld wordt. Dit moet onderdeel zijn van het plan van aanpak van gemeenten waar in het antwoord op vraag 5 al naar is verwezen.

Vraag 10

Bent u bereid samen met het Openbaar Ministerie te verkennen hoe bewijs uit lawaafmeters juridisch houdbaar kan worden gemaakt in boete procedures?

Antwoord 10

Zoals ook in het antwoord op vraag 5 aangegeven, is het aan de gemeenten om een goed plan uit te werken voor de inzet van dergelijke flitspalen. Vervolgens kan dit plan van aanpak aan het Openbaar Ministerie worden voorgelegd om goedkeuring te krijgen voor de digitale handhaving. Indien wordt gekozen voor bestuursrechtelijke handhaving heeft het Openbaar Ministerie alleen een rol ten aanzien van het geven van toestemming voor digitale handhaving.

Aangezien het hierbij gaat om de aanpak van overlast door geluidhinder en niet om verkeersveiligheid ziet het Openbaar Ministerie, die prioriteit geeft aan verkeersveiligheid, geen primaire rol voor zichzelf in de handhaving hierop.

Overigens gaat het bij geluidsoverlast door motorvoertuigen veelal om een beperkte groep overtreders. Een dadergerichte aanpak werkt hierbij over het algemeen goed. Deze bestaat uit meer elementen dan het opleggen van een boete, al dan niet met behulp van een flitspaal.

Vraag 11

Ziet u, gezien het feit dat in 2023 er al diverse pilots zijn gedaan in bijvoorbeeld Rotterdam en Amsterdam en het probleem sindsdien niet minder is geworden, mogelijkheden om parallel aan het wetgevingstraject alvast proefprojecten met beboeting te starten onder bijvoorbeeld experimenteer-wetgeving verkeersveiligheid?

Antwoord 11

Zoals aangegeven is er vooralsnog geen wetswijziging nodig om gemeenten hierop bestuursrechtelijk te laten handhaven met behulp van een flitspaal. Het is aan gemeenten om de handhaving hierop vorm te gaan geven op een juiste en betrouwbare wijze. Zoals in het antwoord op 5 aangegeven zal dit naar verwachting lastig zijn, maar andere wet- of regelgeving lost dit probleem niet op.

Vraag 12

Kunt u toelichten, omdat recent in Europa nieuwe regels zijn vastgesteld die het verwijderen of manipuleren van zogeheten dB-killers in uitlaten expliciet verbieden², hoe deze regels in Nederland worden gehandhaafd?

Antwoord 12

Per 26 september 2025 is een wijziging van Reglement 92 van de VN-ECE (Europese Commissie voor Europa van de Verenigde Naties) in werking getreden. De VN-ECE is een internationaal orgaan waarin technische eisen aan voertuig(onderdelen) worden vastgesteld. Deze Reglementen vormen de basis voor Europese en nationale voertuigregelgeving. Reglement 92 gaat over de goedkeuringseisen van vervangingsuitlaten voor snor-, brom- en motorfietsen. De systematiek van dergelijke VN-ECE Reglementen is dat goedkeuringen op basis van de oude regelgeving nog ten hoogste drie jaar blijven gelden. Dat betekent dat onderdelen op basis van oude goedkeuringen geleidelijk aan verdwijnen.

De recente wijziging stelt heel expliciet eisen aan «anti-tampering» (maatregelen tegen illegale manipulatie). Zo moeten nieuwe uitlaten één geheel vormen met de geluiddemper, zodat verwijderbare dB-killers niet meer mogelijk zijn. Daarnaast moet de uitlaat zo zijn ontworpen dat onwettige modificatie en manipulatie zichtbare (schade) sporen achterlaat. Dit moet handhaving in de praktijk vereenvoudigen, omdat modificatie en manipulatie door deze regelgeving beter zichtbaar worden.

Wanneer een onderdeel wordt gemodificeerd of gemanipuleerd dan voldoet het voertuig niet langer aan de goedkeuring, wat een strafbaar feit is (op grond van artikel 21 van de wegenverkeerswet en de eisen uit de Regeling voertuigen). Het gaat hierbij niet om geluidproductie, maar om het (illegaal) modificeren of manipuleren van voertuig(onderdelen) -en daarmee het gebruik op de weg. Aangezien handhaving hierop via visuele controle kan plaatsvinden, is de constatering dat een onderdeel is aangepast veelal voldoende voor een vermoeden van illegale modificatie.

Vraag 13

Kunt u aangeven in hoeverre garages, importeurs en after-marktaanbieders hierop worden gecontroleerd?

² motor.nl, 20 maart 2025, Nieuwe Europese regels verbieden verwijderen dB-killers in uitlaten

Antwoord 13

Op 21 november 2022 is in reactie op twee petitie's een brief met uiteenzetting van de voertuigregelgeving en geluidproductie aan de Kamer gestuurd (Kamerstukken 36 200-A, nr. 11).

Naar aanleiding daarvan heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) in 2024 met betrekking tot (niet-originele) geluiddempers motorfietsen een project uitgevoerd. De aangetroffen typegoedgekeurde uitlaten bij aanbieders van vervangingsonderdelen (aftermarket) voldeden aan de typegoedkeuring. Er zijn geen andere meldingen ontvangen over niet-conforme uitlaten.

Vraag 14

Acht u het wenselijk dat deze Europese lijn, gericht op het voorkomen van manipulatie aan de bron, wordt gekoppeld aan nationale handhaving, bijvoorbeeld via de RDW (Dienst Wegverkeer)/keuring en toezicht op import, zodat lawaaijets straks niet alleen registreren maar er ook minder illegale uitlaten op straat verschijnen? Zo ja, op welke wijze?

Antwoord 14

Zoals ook in het antwoord op vraag 12 is aangegeven, is de nieuwe internationale regelgeving gericht op het tegengaan van modificatie of manipulatie van goedgekeurde onderdelen. Enerzijds gebeurt dat door de eisen aan de constructie, waarmee verwijderbare dB-killers nooit meer legaal kunnen zijn. Anderzijds is de pakkans groter, omdat een visuele controle langs de weg in veel gevallen genoeg is om te constateren dat een uitlaat gemodificeerd of gemanipuleerd is. Dit leidt ertoe dat goedwillende partijen, zoals fabrikanten, importeurs, dealers, garages en consumenten die op bonafide wijze werken er van op aan kunnen dat zij goedgekeurde onderdelen op goedgekeurde voertuigen gebruiken, waarmee het juist lastig is om nieuwe illegale vervangingsonderdelen te gebruiken.