

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

3266

Vragen van het lid **Eerdmans** (JA21) aan de Minister van Justitie en Veiligheid over de berichten «*Herrie veroorzakende verkeersaso's worden met een nieuwe techniek aangepakt*», «*Rotterdam krijgt lawaaiflitser tegen aso-mobilisten*» en «*Rotterdam wil flitspalen voor lawaaimakers ontwikkelen*» (ingezonden 3 juni 2021).

Antwoord van Minister **Grapperhaus** (Justitie en Veiligheid) (ontvangen 22 juni 2021).

Vraag 1

Bent u bekend met deze berichten?^{1 2 3}

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u ermee bekend dat onderzoek op basis van een Rotterdamse pilot heeft aangetoond dat in twee maanden tijd maar liefst 16.000 keer de geluidsnormen fors werden overschreden door een relatief selecte groep verkeersaso's?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Deelt u de mening dat het onacceptabel is dat bewoners, ondernemers, winkelend publiek en uitgaanspubliek vierentwintig uur per dag geteisterd worden door de bewust veroorzaakte herrie, vaak tientallen decibels boven de toegestane grens, door bijvoorbeeld knallende uitlaten, toeteroptochten en grove snelheidsovertredingen van patserwagens binnen de bebouwde kom? Zo nee, waarom niet?

¹ https://www.ad.nl/auto/herrie-veroorzakende-verkeersaso-s-words-met-nieuwe-techniek-aangepakt~acff5a45/?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=socialsharing_web

² <https://www.telegraaf.nl/nieuws/2061052612/rotterdam-krijgt-lawaaiflitser-tegen-aso-mobilisten>

³ <https://nos.nl/artikel/2382573-rotterdam-wil-flitspalen-voor-lawaaimakers-ontwikkelen>

Antwoord 3

Die mening deel ik inderdaad. Daarom gelden er ook verschillende regels om geluidsoverlast door motorvoertuigen tegen te gaan. Voordat een personenauto of motorfiets wordt toegelaten tot de weg, moet dat voertuig een (type)goedkeuring doorlopen. Deze typegoedkeuring is op Europees niveau vastgelegd en bevat gedetailleerde eisen aan geluidproductie en de wijze van meten. Eenmaal toegelaten dient een motorvoertuig altijd te voldoen aan de zogenaamde «permanente eisen» uit de Regeling voertuigen. Zowel in de typegoedkeuringseisen als de permanente eisen zijn maximale geluidsnormen opgenomen, die zijn afgeleid uit Europese Regelgeving⁴. Daarnaast is in artikel 57 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) opgenomen dat er geen onnodig geluid mag worden geproduceerd met een voertuig (zoals onnodig slippen, gas geven, remmen). Daarnaast is het onnodig claxonneren verboden in artikel 28 RVV.

De politie handhaaft op het te veel geluid produceren door verkeersdeelnemers. Dat gebeurt zowel in situaties waarin een verkeersdeelnemer onnodig geluid produceert als door te meten of het voertuig voldoet aan de permanente eisen. Daarbij is het van belang dat bij grootschalige en structurele overlast afspraken gemaakt worden in de lokale driehoek over de aanpak hiervan.

Vraag 4

Bent u ermee bekend dat, onder andere naar aanleiding van de genoemde pilot, momenteel in G4-verband wordt gewerkt aan apparatuur, de zogeheten lawaaiflitsers en kentekenherkenning, die specifiek voor dit doel kan worden ingezet?

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

Deelt u de mening dat het zeer wenselijk is wanneer steden met behulp van dergelijke techniek verlost kunnen worden van het herhaaldelijke wangedrag van deze groep automobilisten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Daar waar de inzet van innovatieve middelen de handhaving kan versterken, is dat zeker wenselijk. Er lopen momenteel verschillende pilots om innovatieve handhavingsmiddelen te testen. Het voordeel van handhaving met digitale middelen is dat de pakkans hierdoor enorm wordt vergroot. Het is een efficiënte manier van handhaven. Hierdoor kan de fysieke handhaving capaciteit op andere trajecten of overtredingen worden gericht. Het is echter wel van belang dat de handhavingsmiddelen voldoende betrouwbaar zijn, voldoen aan de eisen conform de regeling meetmiddelen politie en gecertificeerd zijn door het NMI. Op dit moment is het nog niet mogelijk om met een zogenaamde akoestische flitspaal het gemeten geluid te koppelen aan het specifiek voertuig dat dit geluid veroorzaakt. Dit komt onder andere omdat er vaak ook sprake is van omgevingsgeluid. Hierdoor kan momenteel een dergelijke flitspaal niet gecertificeerd worden om als handhavingsmiddel gebruikt te kunnen worden. Het is nog de vraag of dit in de toekomst wel het geval zal zijn. Bovendien werkt bij de aanpak van een beperkte groep overlastplegers een dadergerichte aanpak over het algemeen goed. Er moet daarom niet alleen gefocust worden op het opleggen van een bekeuring, al dan niet met behulp van een flitspaal. Ik heb begrepen dat hier in de driehoek in Rotterdam ook al over is gesproken.

Vraag 6

Bent u bereid proactief en welwillend werk te maken van de hiervoor noodzakelijke wetswijziging en hierbij intensief op te trekken met de betrokken gemeenten? Zo nee, waarom niet?

⁴ Verordening (EU) 168/2013 Voor lichte voertuigen zoals bromfietsen en motoren
Verordening (EU) 2018/858 voor personenauto's en lichte bedrijfsauto's

Antwoord 6

De gemeente Rotterdam heeft aangegeven dat er een wetswijziging nodig is zodat de kentekengegevens van voertuigen waarmee straks met een akoestische flitspaal wordt geconstateerd dat ze de geluidsnormen overschrijden, met de politie gedeeld kunnen worden. Als er in de toekomst een flitspaal ontwikkeld wordt die voldoet aan de technische eisen om door het NMI gecertificeerd te kunnen worden, is nog niet duidelijk bij wie die in het beheer zullen komen. Dit kan bijvoorbeeld bij de gemeenten zijn of bij OM of politie. Gemeenten zijn reeds bevoegd om zelf te handhaven op artikel 28 en 57 van het RVV, echter voor digitale handhaving is toestemming van het OM noodzakelijk. Afhankelijk van de keuzes die gemaakt worden, zal duidelijk worden of een wetswijziging noodzakelijk is. Daarnaast zal bekeken moeten worden wie deze flitspalen zal gaan bekostigen en of hiervoor geld beschikbaar is. Aangezien het hier gaat om overlast en niet om verkeersveiligheid, kan dit niet uit het verkeershandavingsbudget van het OM worden betaald.