

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

3964

Vragen van de leden **Postma** en **Van Dam** (beiden CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over *het toenemende verzet tegen geluidsoverlast door motorrijders* (ingezonden 30 juni 2020).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (ontvangen 2 september 2020). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2019–2020, nr. 3579.

Vraag 1

Kent u het bericht «Eens gaat het hier gruwelijk mis»¹ en «Motorrijder wordt paria van de weg: verzet groeit»², beide uit het Algemeen Dagblad van respectievelijk 22 en 26 juni 2020?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u bekend met de motie inzake overlast van motoren van (onder andere) het CDA in de raad van de gemeente Krimpenerwaard?³

Antwoord 2

Ja.⁴

Vraag 3

Herkent u het beeld dat burgers zowel in de stad (bijvoorbeeld rond de boulevard van Scheveningen) als in de regio (bijvoorbeeld op dijkwegen langs rivieren en in polders) forse overlast ervaren van motoren die te veel

¹ Stadskatern AD Den Haag, blz. 1 d.d. 22 juni 2020

² Algemeen Dagblad, 26 juni 2020, Motorrijder wordt paria van de weg: verzet groeit (<https://www.ad.nl/auto/motorrijder-wordt-paria-van-de-weg-verzet-groeit~a7a17890/>)

³ Het Kontakt, 17 mei 2020, CDA Krimpenerwaard: «blijf optreden tegen overlast motorrijders» (<https://www.hetkontakt.nl/regio/krimpenerwaard/227414/cda-krimpenerwaard-blijf-optreden-tegen-overlast-motorrijders-#>)

⁴ <http://ibabsonline.eu/LijstDetails.aspx?site=Krimpenerwaard&ListId=a075b019-2fa3-4d2c-8c6c-3d3217a3c46e&ReportId=d9249292-a6e4-4e0d-bac7-8dfc4c64f044&EntryId=36acd272-ff1e-487f-847c-2ae063feaf0d&searchtext=>

geluid produceren? Kunt u aangeven wat in de afgelopen jaren zowel qua preventie als handhaving aan dit probleem gedaan is?

Antwoord 3

Het beeld dat motorvoertuigen zoals motorfietsen, bromfietsen en auto's voor geluidsoverlast kunnen zorgen is bekend. Vanuit het Ministerie van IenW zal een onderzoek starten naar de mogelijkheden om geluidsoverlast door motorfietsen te verminderen. Daarbij wordt gedacht aan zowel beleidsopties voor het rijk als opties voor lokaal beleid, waaronder handhaving van bestaande geluidsnormen en productregelgeving. De uitkomsten van dat onderzoek worden gedeeld met uw Kamer.

De politie handhaaft op het te veel geluid produceren door motorrijders en andere verkeersdeelnemers. Dat gebeurt enerzijds in situaties waarin een verkeersdeelnemer onnodig geluid produceert (zoals onnodig claxonneren, slippen, gas geven, remmen) en anderzijds door te meten of het voertuig meer geluid produceert dan wettelijk is toegestaan.

Daarnaast handhaaft de politie extra op een aantal dijken in de zomerperiode, onder andere op snelheid. Aanleiding hiervoor is zowel geluidsoverlast als de veiligheid van andere weggebruikers.

In 2018 en 2019 zijn jaarlijks circa 230 boetes uitgeschreven voor het onnodig produceren van geluid zoals het niet voldoen aan het maximum geluidsniveau door motorfietsen. Dit jaar zijn tot nu toe circa 200 boetes voor deze feiten uitgeschreven.

Vraag 4

Worden er landelijk, regionaal of lokaal cijfers over klachten bijgehouden? Kunt u aangeven wat de toename van het aantal actiegroepen is in de afgelopen jaren? Is er vanuit de overheid overleg met dit soort actiegroepen?

Antwoord 4

Er worden landelijk geen cijfers bijgehouden van het aantal klachten of van het aantal actiegroepen. Ook de politie houdt geen aparte registratie bij van dergelijke klachten. Er zijn diverse actiecomités die zich inzetten voor het terugdringen van geluidsoverlast door motorvoertuigen. Omdat deze comités vooral lokaal zijn georiënteerd en georganiseerd, is er op dit moment geen sprake van nationaal overleg met één of meer comités. Bovendien kunnen maatregelen op lokaal niveau effect hebben en zijn deze ook rechtmatig, zo blijkt uit de uitspraak van de Raad van State in de zaak Krimpenerwaard.

Vraag 5

Klopt onze informatie dat een auto niet meer geluid mag produceren dan 95 dB(A) bij 3.500 toeren, gemeten dicht bij de uitlaat, terwijl bij motoren het maximum-geluidsniveau bepaald wordt per type motorfiets en dat het kan oplopen tot ver boven de 100 dB(A)? Kunt u uitleggen welke factoren van invloed zijn op het berekenen van dat maximum? Is dit Nederlandse of Europese regelgeving? Vindt u het – mede gelet op de actuele problematiek – niet voor de hand liggend dat er ook voor motoren een maximumnorm komt, ongeacht type of zwaarte?

Antwoord 5

Voordat een personenauto of motorfiets wordt toegelaten tot de weg, worden diverse (type)goedkeuringseisen gesteld. Eenmaal toegelaten, dient de auto of motorfiets tijdens het gebruik altijd te voldoen aan de zogenaamde permanente eisen. Zowel in de typegoedkeuringseisen als de permanente eisen zijn maximale geluidsnormen opgenomen.

In de Europees vastgestelde typegoedkeuringseisen ten aanzien van geluid voor auto's en motorfietsen is vastgelegd dat de geluidsproductie van een motorfiets niet hoger mag zijn dan 80 dB(A). Deze waarde wordt bij de typegoedkeuring via een zogenoemde «dynamische meting» bepaald op een testcircuit door de goedkeuringsinstantie (in Nederland de RDW), via een Europees gestandaardiseerde methode.

De wijze van keuren bij handhaving vindt plaats op een andere manier, via een zogenoemde «statische meting». Daarbij wordt het geluid van een stilstaande motor gemeten. In de Regeling voertuigen is vastgelegd hoe en onder welke omstandigheden de statische meting uitgevoerd moet worden. Vanwege deze andere methode verschilt, bij hetzelfde voertuig, de uitkomst

van deze verschillende metingen. De gemeten waarde bij de statische meting is hoger, omdat dicht bij de uitlaat wordt gemeten dan bij de dynamische meting.

Voor de maximum toegestane geluidsproductie zoals die bij een «statische meting» wordt bepaald, is bij nieuwere motoren de maximum geluidsproductie geregistreerd in het kentekenregister. Deze waarde is vaak ook aangebracht op het VIN-plaatje. Bij een «statische meting» mag het geproduceerde geluidsniveau niet meer bedragen dan de geregistreerde maximum geluidsproductie, vermeerderd met 2 dB(A). Indien er geen maximum geluidsproductie is opgenomen in het kentekenregister (bijvoorbeeld omdat het een klassieke of van buiten de Europese Unie geïmporteerde motorfiets betreft), dan geldt in Nederland onderstaande tabel.⁵

Cilinderinhoud t/m	Maximum toegestane waarde
80 cm ³	91 dB(A)
125 cm ³	92 dB(A)
350 cm ³	95 dB(A)
500 cm ³	97 dB(A)
750 cm ³	100 dB(A)
1.000 cm ³	103 dB(A)
> 1.000 cm ³	106 dB(A)

Ook voor personenauto's is in het kentekenregister een maximum geluidsproductie opgenomen. Daarbij geldt eveneens dat een personenauto geen hoger geluidsniveau mag produceren dan 2 dB(A) boven de geluidswaarde uit het kentekenregister. Indien er geen maximum geluidsproductie is opgegeven, mag een personenauto niet meer dan 95 dB(A) worden geproduceerd bij een bepaald aantal toeren.

De geluidsnormen voor motorfietsen liggen hoger dan voor personenauto's, omdat het uitlaatsysteem van een motorfiets doorgaans korter is en daardoor minder mogelijkheden biedt voor demping van het geluid.

Vraag 6

Klopt het dat in Oostenrijk een aantal toeristische routes wordt afgesloten voor motorfietsen die meer geluid produceren dan 95 dB(A)? En klopt het dat in Duitsland serieus wordt nagedacht over een totaalverbod voor motorfietsen in het weekeinde en dat tevens motoren niet meer dan 80 dB(A) geluid mogen produceren?

Antwoord 6

Dat klopt. In Oostenrijk is bepaald dat motorfietsen van meer dan 95 dB(A) (op basis van statische meting) worden uitgesloten van bepaalde wegen. In Duitsland is voorgesteld dat lokale autoriteiten motorfietsen in bepaalde gebieden op weekend- en feestdagen kunnen weren indien deze meer geluid produceren dan is toegestaan volgens het VIN-plaatje of, indien dat ontbreekt, 95 dB(A), conform een statisch bepaalde meting.

Vraag 7

Kunt u aangeven wat de regels in andere Europese landen zijn om geluidsoverlast van motoren tegen te gaan? Wordt in deze landen ook nagedacht over strengere regels?

Antwoord 7

Zoals ook aangegeven in het antwoord op vraag 5, zijn de geluidslimieten voor toe te laten motorfietsen vastgelegd in Europese regelgeving. Deze regels zijn dus gelijk in alle EU-lidstaten. Binnen de EU wordt dit jaar gestart met de evaluatie en mogelijke herziening van Verordening (EU) 168/2013⁶, waarbij naar verwachting ook aandacht zal zijn voor de geluidsnormen voor motorfietsen.

⁵ Artikel 5.4.11, derde en vierde lid, en bijlage VIII, artikelen 33, 34 en 35 van de Regeling voertuigen.

⁶ Verordening (EU) nr. 168/2013 van het Europees parlement en de Raad van 15 januari 2013 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op twee- of driewielige voertuigen en vierwielers (PbEU 2013, L 60).

Vraag 8

Klopt het dat het kernprobleem van het geluidsoverlast zit in de installatie van een «sportuitlaat»? Klopt het dat in Oostenrijk motorfietsen met sportuitlaten zijn verboden, met de kans op een boete van 220 euro bij een overtreding? Zou dat ook iets kunnen zijn om in Nederland in te voeren?

Antwoord 8

Sportuitlaten moeten, net als overige uitlaten, zijn voorzien van een goedkeuring. Het betreft hier Europese regelgeving die dus geldt voor alle Lidstaten. Er zijn sportuitlaten die aan alle normen voldoen en zijn goedgekeurd. Echter, een uitlaat wordt goedgekeurd per type motorfiets en alleen die combinatie voldoet aan de typegoedkeuring van de combinatie. Het kan dus voorkomen dat zowel een motorfiets als een uitlaat een typegoedkeuring hebben, maar dat de combinatie niet voldoet, omdat de uitlaat niet passend is bij de motorfiets waarop deze is gemonteerd.

Daarom deel ik niet de opvatting dat sportuitlaten de kern van het probleem zijn. De kern van het probleem is de geluidsoverlast op zich. Ook een originele of goedgekeurde uitlaat kan immers teveel geluid produceren, hetzij door slijtage, hetzij doordat deze is gemodificeerd of de combinatie van motor en uitlaat niet passend is. Zoals hiervoor aangegeven, kan de politie controleren op de geluidsnormen zoals beschreven in het antwoord op vraag 5. In de door uw Kamer op 2 juli 2020 aangenomen Uitvoeringswet verordening (EU) 2018/858 is in artikel 32 van de Wegenverkeerswet (Wvw) 1994 geregeld dat het in gebruik nemen van een niet-goedgekeurd voertuig of onderdeel of niet-goedgekeurde voorziening expliciet wordt verboden en dat verbod is daarmee ook beter handhaafbaar. Deze wet betreft een implementatie van een Europese Verordening, die ook geldt in Oostenrijk. Deze wet treedt op 1 september 2020 in werking. Op basis van deze wet kan de ILT handhaven op de verkoop van sport- of race-uitlaten voor motorfietsen die niet zijn goedgekeurd of die niet voldoen aan de gestelde eisen voor uitlaten.

Vraag 9

Welke mogelijkheden zijn er om snelheidsovertredingen van motorrijders middels flitspalen vast te leggen? Klopt de stelling van de Haagse verkeerswethouder dat het Openbaar Ministerie alleen flitspalen laat plaatsen als er sprake is van aanrijdingen met doden of gewonden? Deelt u onze opvatting dat de aanpak van deze problematiek qua handhaving wel wat pittiger mag zijn?

Antwoord 9

Het handhaven op snelheid is één van de prioriteiten van de verkeershandhaving. Motorrijders zijn daar niet van uitgezonderd en kunnen met bijvoorbeeld flitspalen gesanctioneerd worden.

De stelling van de Haagse verkeerswethouder dat alleen flitspalen geplaatst worden op wegen als er aanrijdingen met doden of gewonden hebben plaatsgevonden, is niet juist. Het OM heeft een Beleidskader flitspalen opgesteld waarin criteria zijn opgenomen voor het indienen van een aanvraag voor een flitspaal voor snelheid of voor roodlicht en snelheid. Naast dat er duidelijk sprake moet zijn van een snelheidsprobleem wordt bij de beoordeling of een flitspaal moet worden geplaatst een analyse gemaakt van de verkeersveiligheid en de risico's op een verkeersongeval. Hierbij wordt aangesloten bij de risicogestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 om de verkeersveiligheid te vergroten.

Vraag 10

Wat is landelijk handhavingsbeleid van politie en justitie als het gaat om deze problematiek? Is het mogelijk om bij het constateren van overtredingen op het vlak van geluidsoverlast en verkeersovertredingen een motor tijdelijk of blijvend in beslag te nemen?

Antwoord 10

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 wordt voor motorrijders, net als voor overige verkeersdeelnemers, gehandhaafd op snelheid en het produceren van onnodig of meer geluid dan toegestaan. Daarnaast worden er specifiek tijdens de zomerperiode meer controles op de dijken gehouden.

In de Aanwijzing inbeslagneming staat beschreven bij welke overtredingen kan worden overgegaan tot beslag. Bij geluidsovertredingen bij motorfietsen kan worden overgegaan tot inbeslagneming van de uitlaatdemper. Bij grove snelheidsoverschrijdingen of verkeersgevaarlijk gedrag kan ook beslag van de motorfiets zelf een optie zijn.

Vraag 11

Kunt u aangeven in hoeverre gemeenten beschikken over instrumenten om motoren (op bepaalde delen van de dag) te verbieden om te rijden over wegen en dijken?

Antwoord 11

Gemeenten hebben de bevoegdheid om wegen gesloten te verklaren voor (bepaalde) motorvoertuigen al dan niet op bepaalde dagen of dagdelen. Daarvoor dient het college van burgemeester en wethouders een verkeersbesluit te nemen conform de Wvw 1994, mits in een dergelijk besluit voldoende wordt gemotiveerd hoe met het gesloten verklaren van een weg de belangen van omwonenden en andere weggebruikers worden gediend.

Vraag 12

Hoe kijkt u aan tegen de uitspraak van de Raad van State d.d. 6 november 2019 inzake een verbod voor motorrijders om gebruik te maken van de Lekdijk bij Lopik⁷? Wat is het gevolg hiervan voor het kunnen weren van motorrijders door gemeenten? Moet de uitspraak van de Raad van State zo worden geïnterpreteerd dat het alleen mag als er sprake is van een beperkte afsluiting in een beperkte periode en dat er alternatieve routes voor de motorrijders voorhanden moeten zijn die niet onveilig zijn?

Antwoord 12

In punt 4 van zijn uitspraak⁸ geeft de Raad van State het toetsingskader bij het nemen van een verkeersbesluit zoals in de zaak Krimpenerwaard speelde. De Raad van State oordeelt dat het bestuursorgaan de toegang tot de weg voor (bepaalde categorieën) motorvoertuigen kan afsluiten. Een absolute noodzaak aantonen is niet nodig. Het is voldoende dat het bestuursorgaan aannemelijk kan maken dat het tijdelijk afsluiten van een weg de belangen van de wegenverkeerswet dient, zoals verbeteren van de verkeersveiligheid en het beperken van geluidoverlast. Ook moet het bestuursorgaan duidelijk afwegen of de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot het doel van het besluit. Met deze uitspraak heeft de Raad van State duidelijk gesteld onder welke voorwaarden een weg tijdelijk mag worden afgesloten voor bepaalde categorieën voertuigen. Het belangrijkste criterium is of de belangen uit de wegenverkeerswet met het besluit worden gediend en of de onderliggende belangenafweging evenwichtig is. De belangenafweging verschilt uiteraard per situatie en is primair een zaak voor lokale en regionale overheden en wegbeheerders.

⁷ Algemeen Dagblad, 6 november 2020, Raad van State: verbod voor motorrijders op Lekdijk bij Lopik blijft van kracht (<https://www.ad.nl/utrecht/raad-van-state-verbod-voor-motorrijders-op-lekdijk-bij-lopik-blijft-van-kracht~a25768e7/>)

⁸ <https://www.raadvanstate.nl/@118372/201901278-1-a2/>