

Vergaderjaar 2021–2022

**35 925 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2022**

**Nr. 74**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juni 2022

Op 6 april 2022 heeft de vaste commissie Infrastructuur en Waterstaat in de procedurevergadering verzocht om een reactie op het aan de commissie aangeboden convenant «Te luid geluid is uit». In het Commissiedebat verkeersveiligheid van 20 april 2022 heb ik, mede ook in antwoord op vragen van het lid De Hoop in dat debat, toegezegd met een reactie te komen (Kamerstuk 29 398, nr. 1002). Hierbij bied ik u, mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, de reactie op het convenant.

#### *Convenant «Te luid geluid is uit»*

Het convenant is afgesloten in de zomer van 2021 en is een initiatief van de KNMV (Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging) en de motorrijdersactiegroep (MAG). Bij het convenant hebben zich inmiddels vele merk- en regiogebonden motorrijdersgroepen aangesloten, evenals diverse media als MOTO73, MotoPlus en Motor.nl. Ook wordt het convenant van harte ondersteund door de BOVAG en de RAI.

Het convenant kan worden opgevat als een stevige oproep, vanuit motorrijders zelf, om bewust om te gaan de omgeving waarin deze rijden. Immers, een motorrijder die deelneemt aan het verkeer maakt onderdeel uit van die omgeving en behoort dan ook rekening te houden met omwonenden. Overmatig geluid maken past daar niet bij en is dus «uit». Dit geldt met name voor optrekken en rijden met onnodig veel toeren (in een te lage versnelling) en het gebruik van gemodificeerde of illegale uitlaten. Voor dat laatste werkt het ministerie nu, samen met de RDW, aan een voorstel om onjuist gebruik van uitlaten en illegale uitlaten beter en eenvoudiger handhaafbaar te maken.

Het ministerie beschouwt dit convenant van de motorrijders als positieve ontwikkeling. Het besef onder motorrijders groeit dat hun geluid een serieuze bron van hinder en gevaarstelling kan zijn. Die hinder is met het juiste (gebruik van) materiaal en vooral ook vriendelijk verkeersgedrag goed te ondervangen. In het convenant wordt het ministerie opgeroepen om motorrijders op positieve wijze in beeld te brengen. Ik maak met deze brief dan ook graag van de gelegenheid gebruik om in dit kader te wijzen op de campagne «*de slimme rijder is een motorrijder*»<sup>1</sup>. Deze campagne wordt door het ministerie bekostigd en uitgevoerd door de RAI, in samenwerking met organisaties als Veilig Verkeer Nederland, KNMV en Motorrijdersactiegroep. Naast zaken als de juiste rijopleiding en zichtbare, veilige kleding, wordt in deze campagne ingegaan op het (voorkomen van) geluidsoverlast.

### *Verminderen geluidsoverlast motorvoertuigen*

Zoals eerder ook is aangegeven op vragen van de leden Van Raan en Van Esch, zijn er negatieve gezondheidseffecten van verkeersgeluid<sup>2</sup>. Gezien de mobiliteitsbehoefte in Nederland is het onvermijdelijk dat er geluid wordt geproduceerd door wegverkeer – en daarmee is een zekere mate van geluidhinder ook niet te vermijden. Op basis van onderzoek van het RIVM (Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu)<sup>3</sup> uit 2019, concludeert het RIVM dat ruim 10% van de Nederlandse bevolking ernstige hinder ervaart van wegverkeer en ongeveer 6% ernstige slaapverstoring. Geluid van brom- en snorfietsen en motoren wordt ten opzichte van ander wegverkeer iets vaker ervaren als ernstig hinderlijk en leidt ook wat vaker tot slaapverstoring dan ander wegverkeer. Naast wegverkeer zijn ook vliegverkeer, bouw- en sloopactiviteiten, recreatie en burens of (huis)dieren belangrijke bronnen van geluidhinder.

De WHO (World Health Organization) heeft in 2018 richtlijnen uitgebracht met nieuwe inzichten in gezondheidseffecten van geluid.<sup>4</sup> Naar aanleiding van de motie van het lid Schonis<sup>5</sup> heeft het RIVM die richtlijnen naast het Nederlandse geluidbeleid gelegd en advies gegeven het Nederlandse beleid meer te richten op vermindering van de negatieve gezondheidseffecten van geluid. In dat traject loopt onderzoek naar beleidsopties voor verschillende geluidbronnen, waaronder een specifiek onderzoek naar overlast door gemotoriseerde tweewielers. In de tweede helft van het jaar wordt de Kamer hierover door de Staatssecretaris van IenW geïnformeerd.

### *Relatie met afspraken uit het klimaatakkoord*

De verwachting is dat geluidsoverlast door snor- en bromfietsen snel minder wordt, omdat het aandeel elektrische snor- en bromfietsen snel toeneemt. Volgens de RAI is op dit moment bijna de helft van alle nieuw verkochte brom- en snorfietsen al elektrisch, waar het aandeel elektrische brom- en snorfietsen vijf jaar geleden nagenoeg nihil was. In het Commissiedebat duurzaam vervoer van 29 maart jl. heeft de Staatssecretaris van IenW toegezegd<sup>6</sup> om voor de komende begrotingsbehandeling de Kamer te informeren welke maatregelen zij treft om de afspraak uit het Klimaatakkoord na te komen om in 2025 100% nieuwverkoop van

<sup>1</sup> [www.deslimmemotorrijder.nl/](http://www.deslimmemotorrijder.nl/)

<sup>2</sup> Aangangsel Handelingen II 2021/22, nr. 498.

<sup>3</sup> Ernstige Hinder en Slaapverstoring. Monitoringsgegevens Onderzoek Beleving Woonomgeving (OBW) 2019, RIVM-briefrapport 2020-0116

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 383, nr. 311.

<sup>5</sup> Kamerstuk 35 000 A, nr. 60.

<sup>6</sup> Verslag van commissiedebat duurzaam vervoer, 31 maart 2022, Kamerstuk 31 305, nr. 339

emissieloze snorfietsen te realiseren, rekening houdend met haalbaarheid, een gelijk speelveld voor alle verkopers en de impact op de verkeersveiligheid. De Staatssecretaris heeft daarbij ook toegezegd te bezien welke mogelijkheden er zijn om het aandeel van elektrische motorfietsen te vergroten. Hoewel het doel van de Staatssecretaris primair op emissiereductie ligt, komt dit ook de reductie van geluidsoverlast te goede. Immers, een elektrische motorfiets produceert veel minder geluid dan een met een verbrandingsmotor.

Het aandeel elektrische motorfietsen is nog beperkt. Van de ruim 750.000 motorfietsen die in Nederland gekentekend zijn, zijn er op dit moment ongeveer 2000 volledig elektrisch, waarbij wel sprake is van een opwaartse trend. De RAI verwacht dat de vraag naar elektrische motorfietsen zal toenemen, vooral bij de lichtere categorieën. Dat geldt ook voor het aantal beschikbare modellen dat door fabrikanten op de markt wordt gebracht.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers