

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gemeente Bloemendaal
T.a.v. College van B&W
Postbus 201
2050 AE Overveen

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

B.J. Stolte
*senior beleidsmedewerker /
projectbegeleider*

M +31(0)6-21649910
bart.stolte@minienw.nl

Datum 20 augustus 2021
Betreft overlast van/door motoren

Ons kenmerk

IENW/BSK-2021/221010

Uw kenmerk

2021001941

Geachte burgemeesters,

Op 1 juli heb ik van u een brief ontvangen, medegetekend door uw collega's van de eenheid Noord-Holland, waarin u aandacht vraagt voor overlast door (een deel van de) motorrijders die vanaf het voorjaar tot het najaar toeren in uw gemeenten en daarbij hinder veroorzaken voor bewoners.

In uw brief noemt u als oorzaken het gebruik van onjuiste (sport)uitlaten, het rijden in zwermen en het overlastgevend gedrag daarbij, en het gebruik van bepaalde typen motoren die meer geluid mogen produceren dan volgens u maatschappelijk wenselijk is. U geeft aan dat controles complex en tijdrovend en daardoor niet altijd mogelijk zijn.

Ik deel uw opvatting dat motorvoertuigen, veelal gemotoriseerde tweewielers, te veel geluid kunnen produceren en dat dat overlastgevend is. Ook waardeer ik het dat u in uw brief oplossingsrichtingen bepleit. In dat kader laat ik u weten dat op dit moment wordt gewerkt aan een kabinetsreactie op het WHO-onderzoek naar geluidshinder in West-Europa¹, waar u zelf overigens ook naar verwijst. Deze reactie gaat specifiek in op beleidsopties om geluidsoverlast door gemotoriseerde tweewielers te beperken. Op dit moment kan ik deze reactie nog niet delen, maar wel kan ik op hoofdlijnen reageren op uw voorstellen.

Verlaging van geluidsnormen naar maatschappelijk aanvaardbaar niveau en een algeheel verbod op handel, verkoop en gebruik van regelbare uitlaten en dB-killers
Als eerste zet u in op aanpassing van de geluidsnormering aan de voertuigen zelf. Dit is een heel logische gedachte, maar vergt een aanpassing van Europese regelgeving. Er loopt overigens een Europees wetgevingstraject naar herziening van de geluidsnormen. De eerste stap hierin is een studie van de Europese Commissie met als onderwerp 'Technical support for the impact assessment on Euro 5 step of L-category sound emissions level limits'. De L-categorie betreft gemotoriseerde twee- en driewielers en lichte vierwielige voertuigen. De resultaten van deze studie worden aan het eind van het jaar verwacht. De Nederlandse positie in deze kwestie is dat heroverweging van de geluidsnormen wenselijk is en ook dat de gehanteerde meetmethode realistische en

¹ Kamerstuk 29 383, nr. 311. (19-12-2018)

representatieve uitkomsten moet geven. Overigens wijs ik er wel op dat een eventuele aanpassing van geluidnormen alleen zal gaan gelden voor nieuw op de weg te brengen voertuigen. De huidige voertuigen moeten voldoen aan de normen die golden ten tijde van hun toelating.

Ten aanzien van regelbare uitlaten is de regelgeving ook nu al duidelijk: deze moeten in alle beschikbare modi voldoen aan de geluidnormen en deze worden daarop ook getest bij typegoedkeuring. Met betrekking tot niet-typegekeurde uitlaten en verwijderbare dB-killers wordt nu gekeken of - en eventueel hoe - dit beter handhaafbaar gemaakt kan worden. De handel in niet-goedgekeurde onderdelen is overigens verboden sinds 1 september 2020².

(meer) Wettelijke mogelijkheden voor gemeenten om geluidplafonds voor woongebieden en inrijverboden in te voeren

De Wegenverkeerswet biedt verschillende mogelijkheden voor wegbeheerders om openbare wegen af te sluiten voor bepaalde categorieën motorvoertuigen. Hierdoor kunnen wegbeheerders al per situatie een inrijverbod instellen. Dit vergt een verkeersbesluit van de wegbeheerder, waarin relevante belangen (zoals bedoeld in Wegenverkeerswet artikel 2) worden afgewogen en waarin een dergelijk inrijverbod wordt gemotiveerd³.

Met deze mogelijkheid kunt u, in uw rol als wegbeheerder, onderbouwde afwegingen maken die recht doen aan de lokale situatie. Een meer generiek verbod doorkruist de mogelijkheden die u heeft en de afweging tussen de diverse belangen die u hierbij moet en kan maken. Juist die lokale belangenafweging is belangrijk, omdat u hiermee voldoende gewicht kan geven aan belangen vanuit de omgeving (zoals stilte- en natuurgebieden en milieuzones) en de bewoners enerzijds en belangen vanuit verkeersoogpunt anderzijds (bijvoorbeeld doorstroming van het verkeer en evenementen).

Een wettelijk kader tot een verbeterd en vereenvoudigd systeem op handhaving

In uw brief uit u de wens om te kunnen beschikken over meer, eenvoudigere en betere handhavingssystemen. Hier wordt op dit moment naar gekeken, onder andere naar akoestische flitspalen. Het ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV) en de gemeente Rotterdam voeren hier experimenten mee uit, waarbij zij kijken naar bruikbaarheid en juridische houdbaarheid van door akoestische flitspalen geconstateerde overschrijdingen van geluidnormen. Hoewel het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) bij deze experimenten niet rechtsreeks betrokken is, zijn we met u benieuwd naar de uitkomsten ervan. Ik ben bereid uw aanbod om pilots te faciliteren door te geven aan het ministerie van JenV.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,



Mevr. ir. M.J. Smit

² Uitvoeringswet verordening 2018/858 goedkeuring van en markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens (Staatsblad 2020, 293)

³ Zie voor een voorbeeld met betrekking tot een afsluiting voor motorfietsen <https://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RVS:2019:3761>