



Aan

minister

nota

Beantwoording Kamervragen lawaaibakken en
verkeersaso's

TER BESLISSING

Datum

28 november 2025

Onze referentie

IenW/bsk-2025/289676

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Beslistermijn

5-12-2025

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Op 28 oktober jl. hebben de (voormalige) Leden Van Groningen en Veltman Kamervragen (beiden VVD) gesteld over "de aanpak van aanpak van lawaaibakken en verkeersaso's". Hierbij volgt de beantwoording, die mede namens de minister van JenV uitgaat.

Geadviseerd besluit

Instemmen met bijgaande beantwoording en deze versturen naar de Kamer.

Kernpunten

- De vragen gaan in op alle facetten van geluidoverlast door motorvoertuigen.
- Het gaat om typegoedkeuring van (voertuig)onderdelen, markttoezicht, verkeersgedrag, handhavingsmiddelen en strafbaarstellingen.
- Er wordt verwezen naar een TNO-onderzoek over lawaaiflitsers. Het ministerie was hiervan mede-opdrachtgever. In het rapport komen lawaaiflitsmethoden aan de orde met kansen en knelpunten voor handhaving.
- In de beantwoording staat dat geluidoverlast voor het OM geen prioriteit heeft en dat handhaving via lawaaiflitsers nu niet effectief is. Toch is de toonzetting dat "het net zich sluit", door diverse technische en juridische ontwikkelingen.
- Het komt erop neer dat de lawaaiflitsers nu niet geschikt zijn voor handhaving vanwege de betrouwbaarheid van de apparatuur en het ontbreken van een geluidnorm die met een lawaaiflitser gehandhaafd kan worden.
- Een dergelijke normstelling zou in de toekomst mogelijk haalbaar zijn door een wijziging van (internationale) technische voorschriften waarbij de meetmethode voor goedkeuringen uitgebreider en betrouwbaarder zijn geworden en mogelijk ook zijn te gebruiken voor (op straat) handhaafbare normen.
- Door die wijziging van die internationale voorschriften wordt manipulatie en modificatie van voertuigonderdelen eenvoudig te constateren.
- Daarnaast worden verwijderbare 'dB-killers' verboden. Dit zijn uitlaten met een demper die eenvoudig te verwijderen is. Hierdoor voldoet die uitlaat bij keuring, maar kan op straat excessief veel geluid worden geproduceerd. Door de nieuwe voorschriften mag een demper niet meer verwijderbaar zijn.

Krachtenveld

- Vanwege de breedte aan onderwerpen is afgestemd met de RDW en ILT.
- Vanwege de sterke relatie met handhaving is met JenV afgestemd en bepaald dat de beantwoording mede namens de minister van JenV uitgaat.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing

Datum

28 november 2025

Onze referentie

IenW/bsk-2025/289676

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

minister

Bijlage(n)

1

Toelichting

- Geluidoverlast door motorvoertuigen heeft in de basis twee typen oorzaken. Dit zijn het rijgedrag van de bestuurder en ondeugdelijk (gemaakt) materiaal.

Rijgedrag

- Bij het rijgedrag wordt bijvoorbeeld in een te lage versnelling rijden waardoor veel toeren (en dus geluid) wordt gemaakt. Dit wordt beschouwd als "onnodig geluid produceren" en is verboden op grond van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV) en is in sommige gemeenten verder geconcretiseerd in de algemene plaatselijke verordening (APV). Onnodig claxonneren wordt beschouwd als verkeerd signalen geven en is op die grond verboden.
- De handhaving hierop vergt een waarneming door de politie of een BOA, met een omschrijving van wat het 'onnodige element' was, omdat het 'hoog in toeren rijden' in zichzelf niet onnodig hoeft te zijn.

Ondeugdelijk (gemaakt) materiaal

- Bij ondeugdelijk (gemaakt) materiaal overschrijdt een voertuig de maximale norm voor dat voertuig. Vaak komt dat door modificatie of manipulatie van het voertuig of onderdelen. Hierdoor voldoet het voertuig niet meer aan de goedkeuring en dat is verboden op grond van de wegenverkeerswet.
- De wijze van constateren vergt een geluidmeting op straat die tijdrovend en complex is, waardoor deze niet vaak wordt uitgevoerd.
- Daarnaast is de maximale norm voor voertuigen niet helemaal passend in de zin dat deze voor een voertuig geldt en daarmee geen dekking biedt voor gemodificeerde of gemanipuleerde onderdelen.
- Aanpassing van goedkeuringsnormen en constructiewijzen onderdelen is daarom effectiever, omdat het daarmee moeilijker wordt om te manipuleren.
- Deze regelgeving 'onder de motorkap' is een zaak van langere adem en is minder goed zichtbaar, maar biedt voor de toekomst wel aanknopingspunten voor aanpassing van beter handhaafbare normen en meetmethoden.

Internationale/Europese context

- Voertuignormering vindt plaats in Europees en VN-verband. Voor veel onderdelen zijn zogenoemde VN-ECE reglementen (Europese Commissie voor Europa van de Verenigde Naties), met daarin technische normen die vooral relevant zijn voor fabrikanten, overheden en goedkeuringsinstanties.
- Voor Nederland zit de RDW in diverse werkgroepen over voertuigonderdelen en heeft daarin steeds gewerkt aan de betere meetmethoden voor geluidnormen.

Politieke context

- Geluidoverlast door motorvoertuigen leidt geregeld tot Kamervragen. Het algemene beeld is dat de hele Kamer geluidoverlast hinderlijk en asociaal vindt.
- De meetmethoden en de achtergronden zijn complex uitlegbaar. Om die reden is in 2022 (Kamerstuk 36200-A, nr. 11) een uitgebreid overzicht naar de Kamer gestuurd met daarin diverse achtergronden van geluidoverlast. Naar die publicatie wordt regelmatig terugverwezen.
- Op 11 november is een uitstelbrief naar de Kamer gestuurd.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Antwoord op kamervragen lawaaibakken en verkeersaso's	De antwoorden op de Kamervragen.

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
11-11-2025	Beslisnota uitstelbrief lawaaibakken en verkeersaso's	Nota bij de uitstelbrief van 11 november jl.

Datum

28 november 2025

Onze referentie

IenW/bsk-2025/289676

Opgesteld door

DG Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Verkeersveiligheid

Aan

minister

Bijlage(n)

1