



Korte Nieuwstraat 6
6511 PP Nijmegen
Telefoon 14024
Telefax (024) Openingstijden=
E-mail gemeente@nijmegen.nl

Aan de gemeenteraad van Nijmegen

Postbus 9105
6500 HG Nijmegen

Datum
15 november 2016

Ons kenmerk
VH10/16.0010342

Contactpersoon
Wim Engelen

Onderwerp
Mogelijkheden voor lokale eisen aan de uitlaat
van motorfietsen

Datum uw brief

Doorkiesnummer
(024) 3299181

Geachte leden van de Raad,

Tijdens het vragenhalfuurtje van de Politieke Avond op 28 september zijn mondelinge vragen gesteld over de verkeershandhaving door de politie in Nijmegen. Bijzondere topic daarbij was de handhaving op de geluidsoverlast door vooral motoren. Daarbij is naar aanleiding van de inbreng over de Rotterdamse aanpak - in casu zou het gaan om lokale eisen aan de uitlaatinrichting van motoren - de toezegging gedaan om na te gaan of er te dien aanzien mogelijkheden zijn voor gemeentelijk beleid.

Na onderzoek is de conclusie dat er geen ruimte is voor lokaal beleid in relatie tot het stellen van (technische) eisen aan motorvoertuigen. Ook in Rotterdam blijkt er geen lokale regelgeving te zijn waarin eisen worden gesteld aan de uitlaat van motorvoertuigen. Met deze brief wil ik dat nader toelichten.

Wettelijk kader

Aan eisen die worden gesteld aan motorvoertuigen is Europese en nationale regelgeving van toepassing. De Europese regelgeving ziet vooral op de goedkeuringseisen, waaronder ook technische eisen aan uitlaatsystemen. In landelijke wetgeving zijn de eisen aan motorvoertuigen vastgelegd in de zogeheten *Regeling voertuigen* (RV). Ook daarin zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van de uitlaat van motorfietsen. Die betreffen alleen maar geluidsnormen. Verder is in artikel 57 van het *Reglement verkeersregels en verkeerstekens* (RVV) vastgelegd dat bestuurders van een motorvoertuig, bromfietzers en snorfietzers met hun voertuig geen onnodig geluid mogen veroorzaken.

De handhavingspraktijk

In de regelgeving zijn dus behalve het toegestane geluidsniveau ook de technische eisen aan de uitlaat vastgelegd. Bij normaal verkeersgedrag en een (auditief) vast te stellen geluidsovertreding is er naast gedrag van de bestuurder meestal wel sprake van het niet voldoen aan de technische eisen. Er zijn motorrijders die de zogeheten DB-killer (geluidsdemper) uit de uitlaat verwijderen.

Vervolgvel

1

Dat is niet toegestaan. Anders dan in het vragenhalfuurtje werd ingebracht, betreft het hier geen lokale (Rotterdamse) regelgeving, maar gaat het dus om Europese richtlijnen.

Een DB-killer is een metalen tuitje dat (meestal) in het einde van een uitlaat zit. Zonder die voorziening hebben de uitlaatgassen een ongehinderde weg naar buiten en produceert de motor een beduidend harder geluid. Uitlaten met een Europees keurmerk (e-keur) verliezen dat keurmerk op het moment dat de DB-killer verwijderd wordt, waarmee het voertuig niet meer aan de toelatingseisen in de Europese regelgeving voldoet.

De politie kan op verschillende manieren handhaven. Een waarschuwing (door de DB-killer er ter plekke weer in te zetten; die is namelijk relatief eenvoudig te monteren). Maar het kan ook door een bekeuring uit te schrijven. De boetes worden uitgeschreven op basis van de *Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften* (Wet Mulder). Dat geldt zowel voor het ontbreken van een DB-killer¹ als voor het met het voertuig onnodig geluid veroorzaken². In het ergste geval wordt in het geval van het ontbreken van een DB-killer het kenteken tijdelijk ongeldig verklaard, met een zogeheten WOK-melding (Wacht Op Keuren). Dan moet bij de RDW (Dienst Wegverkeer) de motor opnieuw gekeurd worden voordat het kenteken weer geldig wordt.

Rol van de gemeente

Zowel ten aanzien van de regelgeving als met betrekking tot de handhaving heeft de gemeente dus geen bevoegdheden. Wel zijn er gemeenten, zoals Rotterdam, die in samenspraak met het bevoegde gezag voor de handhaving (het Openbaar Ministerie) beleid maken over de verkeershandhaving. Aangezien de casus-Rotterdam tijdens het vragenhalfuurtje ten voorbeeld werd gesteld, wil ik in deze brief ingaan op wat het beleid in de Maasstad dan wel behelst.

De aanpak in Rotterdam

Uit telefonisch contact met de gemeente Rotterdam (en ook nog hun specifieke uitvraag bij het District Rijnmond Noord van de Nationale Politie) **en** uit onderzoek van beleidsstukken blijkt Rotterdam geen projectmatige aanpak te hebben van geluidsoverlast door motoren.

Rotterdam kent 2 beleidsdocumenten met betrekking tot verkeersveiligheid:

1. Rotterdam verkeersveilig – meerjarenplan 2016-2018
2. 10-puntenplan tegen asociaal verkeersgedrag 2015-2018

In beide documenten is de aanpak van geluidsoverlast geen (specifiek) topic. Evenals in Nijmegen blijkt ook in de Maasstad de nadruk bij de handhaving te liggen in het gericht kiezen van specifieke plaatsen en specifieke momenten waarop een verschil kan worden gemaakt.

¹ De DB-killer wordt volgens informatie van de politie geformuleerd met de feitcodes: N110e, N110n, N110o, N110p en N110q uit de Wet Mulder. De grondslag hiervoor is artikel 5.4.11 van de *Regeling voertuigen* (RV).

² Bijvoorbeeld het stilstaan met de motor en dan regelmatig de handgas opendraaien. Maar ook de zogeheten burnout – i.c.: voorrem dichthouden en dan met het achterwiel rubber verbranden. Hiervoor geldt volgens informatie van de politie feitcode R522 uit de Wet Mulder. De grondslag hiervoor is artikel 57 van het *Reglement verkeersregels en verkeerstekens* (RVV).

Vervolgvel

2

Conclusie

De belangrijkste conclusie: er is geen grondslag voor lokale regelgeving ten behoeve van het stellen van specifieke eisen aan motorvoertuigen. Berichten die hierover voorafgaand en volgend op de Politieke Avond van 28 september in de lokale pers zijn verschenen, berusten op een naar mijn oordeel foutieve weergave, c.q. onjuiste interpretatie van geldende regelgeving en handhavingspraktijk.

Handhaving is geen gemeentelijke taak. Het gaat hier immers om de toepasselijke verkeersregelgeving. De modus operandi voor handhaving zijn in landelijke regelgeving vastgelegd. Hier is dus geen sprake van verschillen. Uiteraard kunnen lokaal wel andere keuzes gemaakt worden ten aanzien van de handhavingsprioriteiten.

Het Rotterdamse voorbeeld toont aan dat met lokaal beleid wel gericht kan worden gestuurd op de prioriteiten in de verkeershandhaving. Dat is echter geen uitsluitende gemeentelijke aangelegenheid, maar zal altijd moeten worden afgestemd met het Openbaar Ministerie als bevoegde gezag. Het lijkt er overigens op dat in Rotterdam met een beleidskader in wezen niet veel andere keuzes worden gemaakt dan nu in Nijmegen. Ook geeft de politie aan dat er in Nijmegen ook geen aanleiding is om andere keuzes te maken.

Hoogachtend,
de Burgemeester van Nijmegen,

drs. H.M.F. Bruls