

26 Verkeerslawaaï

Verkeerslawaaï kent vele verschijningsvormen: knetterende brommers, ploffende en jankende motoren, met piepende banden en veel motorgeraas accelererende auto's, toeterend rondrijdende stoeten om uiting te geven aan een of andere feestelijkheid, bonkende muziek uit een tot rondrijdende disco omgebouwde auto, het geraas van autobanden over een weg met klinkerbestrating. Allerlei geluiden die ergernis kunnen opwekken en door menigeen worden ervaren als verkeersoverlast.

Een specifieke vorm van verkeersoverlast, namelijk excessief motorlawaaï, is het onderwerp van een schrijven van een bewoner van een stad in het westen van het land aan de redactie van dit tijdschrift. De schrijver geeft aan dat in zijn woonomgeving veel mensen problemen hebben met excessief motorlawaaï en dat deze kwestie herhaaldelijk is voorgelegd aan de bevoegde autoriteiten. Die blijken aan de bestrijding van verkeerslawaaï weinig tot geen prioriteit te verlenen. Terwijl er volgens de schrijver toch een 'eenvoudig wetsartikel' bestaat, 'waarmee verkeerslawaaï op efficiënte en effectieve wijze kan worden bestreden'. Daarmee doelt de betrokkene op art. 57 RVV 1990. Hierin is gericht tot bestuurders van motorvoertuigen, bromfietsen en snorfietsen aangegeven dat zij met hun voertuig geen onnodig geluid mogen veroorzaken. Het ingezonden bericht geeft aanleiding om enig licht te werpen op het bereik van het verbod om onnodig geluid te veroorzaken.

De gedragsregel van art. 57 RVV 1990 lijkt eenvoudig, maar dat is schijn. De eerste beperking is dat de bepaling slechts is gericht tegen geluiden die met het voertuig worden geproduceerd. Het gaat dan om geluiden die verband houden met het motorvermogen en de wijze van gebruik daarvan. Overbodig getoeter en luide door de geopende ramen schallende muziek zijn vervelend, maar vallen buiten het bereik van art. 57 RVV 1990. Voor deze vormen van overlast moeten andere bepalingen uit het handavingsarsenaal worden gehaald, zoals art. 28 RVV 1990 (overbodig getoeter) of een APV-bepaling met een verbod op het veroorzaken van geluidhinder.¹⁾ Bij de met een voertuig geproduceerde geluiden moet voorts, en dat is de tweede beperking, rekening worden gehouden met het gegeven dat het gebruik van motorrijtuigen in het verkeer per definitie geluiden produceert. De door de smalle straten van een stadscentrum rijdende vuilniswagens, vrachtwagens die de winkels bevoorraden en stadsbussen maken weliswaar veel herrie, maar die hoort tot de normale aan het wegverkeer klevende geluidsmassa. Die is in de woorden van art. 57 RVV 1990 niet aan te merken als 'onnodig' geluid.

De geluiden die onvermijdelijk horen bij het gemotoriseerde verkeer, en dus in beginsel als 'normaal' moeten worden aangemerkt, zijn genormeerd in Europees recht en de Regeling Voertuigen. Om toegelaten te kunnen worden tot de weg, worden bij de typegoedkeuring grenzen gesteld aan de maximale geluidproductie van de diverse soorten auto's, motoren, bromfietsen en bijzondere voertuigcategorieën. Zie voor deze ingewikkelde materie hoofdstuk 3 van de Regeling Voertuigen en Verordening 2018/858 van de EU. Voor het dagelijks gebruik van motorrijtuigen op de weg geeft art. 5.1.1. van de Regeling Voertuigen de zogenaamde permanente eisen: een op de weg gebruikt voertuig moet altijd voldoen aan de voor het betrokken voertuig gestelde inrichtingseisen. Eén van die eisen betreft het maximaal toelaatbare geluidsniveau. Deze materie blijkt bij enig leeswerk tamelijk gecompliceerd. Zie bijvoorbeeld de regeling met betrekking tot personenauto's in art. 5.2.11 Regeling Voertuigen. Personenauto's mogen 'in de nabijheid van de uitmonding van het uitlaatsysteem geen hoger geluidsniveau produceren dan de waarde die voor het voertuig is vermeld in het kentekenregister, vermeerderd met 2 dB(A)' (lid 3). Blijkt voor het voertuig in het kentekenregister geen geluidswaarde te zijn opgenomen, dan is het toelaatbare geluidsniveau afhankelijk van massa, wijze van ontsteking en toerental (zie lid 4). In een bijlage bij de Regeling Voertuigen worden uitvoerige voorschriften gegeven voor de wijze waarop het geluidsniveau moet worden gemeten. Voor bromfietsen, motoren en andere categorieën motorrijtuigen bestaan vergelijkbare regelingen. Bij het bestuderen van een en ander wordt meteen duidelijk waarom er voor de naleving weinig hoeft te worden verwacht van handhaving door de politie, de materie is te ingewikkeld.

De gedragsregel van art. 57 RVV 1990 lijkt eenvoudig, maar dat is schijn.

1. Vgl. Hof Arnhem-Leeuwarden 6 november 2020, ECLI:NL:GHARL:2022:9155.

Dat het voor de toepassing van art. 57 RVV 1990 van belang is te onderscheiden tussen normale en te accepteren verkeersgeluiden en overbodig verkeerslawaai, blijkt uit de maatstaf die het Hof Arnhem-Leeuwarden heeft geformuleerd voor de verkeersgeluiden waartegen met art. 57 RVV 1990 in de hand kan worden opgetreden:

'Artikel 57 RVV 1990 is bedoeld om op te kunnen treden juist in die gevallen waarin een voertuig aan alle daaraan te stellen eisen voldoet maar daarmee onnodig geluid gemaakt wordt. Onder onnodig geluid moet worden verstaan dat geluid dat sterker is dan het geluid dat het rijden met een naar de eisen van de tijd normaal ingerichte auto onvermijdelijk veroorzaakt. Van onnodig geluid zal men eerst kunnen spreken, zodra het veroorzaakte geluid het normale, geaccepteerde, door auto's veroorzaakte geluid te boven gaat.'²⁾

Tegen de achtergrond van geluiden die onverbrekkelijk samenhangen met het rijden, gas geven en optrekken, remmen, maken van een bocht etc. met motorrijtuigen is art. 57 RVV 1990 dus gericht tegen 'onnodig' geproduceerde geluiden. Het gaat dan in de woorden van het hof om geluiden 'die het normale, geaccepteerde, door auto's veroorzaakte geluid' overstijgen. Voor zo'n overstijging moet de politieambtenaar vaststellingen doen waaruit blijkt dat de bestuurder met zijn voertuig bijzondere en van het normale gebruik afwijkende verrichtingen uitvoert, waardoor onnodige geluiden zijn geproduceerd. Daarvan is geen sprake bij het enkele zodanig wegrijden met een 8-cilinder Ford Mustang, 'waarbij iedereen op het plein ineens zijn kant opkeek'. Dit laatste maakt wel duidelijk dat er bij het wegrijden het nodige lawaai werd geproduceerd, maar zonder nadere vaststellingen over de omstandigheden waaronder dat wegrijden geschiedde en over de verhouding van het geconstateerde geluid tot het 'normale geluid' van de betrokken auto, is er volgens het hof nog geen sprake van 'onnodig' geluid.³⁾ Veel lawaai als zodanig betekent dus nog niet dat dat ook onnodig is. Die onnodigheid is wel aan de orde als de politieambtenaar bijvoorbeeld vaststelt dat bij stilstand onnodig veel en lang gas wordt gegeven, waardoor de uitlaat veel lawaai maakt.⁴⁾ Of het met piepende banden en knetterende uitlaat optrekken.⁵⁾ Deze wijzen van gebruik van het motorvermogen zijn overbodig en het daardoor geproduceerde geluid dus onnodig in de zin van art. 57 RVV 1990.

In de rechtspraak zijn de nodige gevallen te vinden waarin het gaat over de geluidsproductie van vehikels waaraan is geknutseld. Vaak gaat het dan om trotse bezitters van een vehikel die de fabrieksmatig aangebrachte uitlaat hebben vervangen door een 'sportiever', lawaaiiger type uitlaat. Als het 'sportieve' uitlaatsysteem is typegoedgekeurd, is het extra geluid niet 'onnodig', want uit de typegoedgekeuring blijkt dat de wetgever het extra geluid heeft geaccepteerd.⁶⁾ 'Onnodig' wordt het pas als een motorrijtuig wordt voorzien van een niet-goedgekeurd uitlaatsysteem, waardoor meer lawaai wordt geproduceerd dan gebruikelijk is voor een soortgelijk voertuig. De trieste figuur die rondreed met zijn Fiat 500 met een dubbele roestvrijstalen uitlaatpijp met amper dependende werking, maakte zich dus schuldig aan overtreding van art. 57 RVV 1990.⁷⁾

Het rijden met een niet-goedgekeurd uitlaatsysteem is ook in strijd met de regeling van de permanente eisen in de Regeling Voertuigen. Dit betekent echter niet dat geen boete op grond van art. 57 RVV 1990 kan worden opgelegd. 'Voertuigeisen en gedagsregels kunnen naast elkaar bestaan', zo luidt de vaste rechtspraak van het hof. Belangrijk voordeel van dit uitgangspunt is dat, in tegenstelling tot de regeling van de permanente eisen, voor vaststelling van het produceren van 'onnodig' geluid in de zin van art. 57 RVV 1990 geen ingewikkelde meting vereist is. De waarneming van de politieambtenaar is voor de vaststelling van 'onnodig geluid' in beginsel voldoende. Ook hoeft niet te worden vastgesteld dat door het onnodige geluid aan anderen hinder of overlast is toegebracht. Maar de noodzaak voor de politieambtenaar om vaststellingen te doen over het weggedrag waarbij lawaai werd geproduceerd en over de verhouding tussen het waargenomen geluid en het normaal door het betrokken motorrijtuig geproduceerde geluid, brengen mee dat de toepassing van art. 57 RVV 1990 beperkt blijft tot 'heterdaadjes'. De consequentie is dat de handhaving van art. 57 RVV 1990 moet meedingen met andere activiteiten die op de prioriteitenlijst van de politie staan.

Fijnslijper

De waarneming van de politieambtenaar is voor de vaststelling van 'onnodig geluid' in beginsel voldoende.

2. Zie bijv. Hof Arnhem-Leeuwarden 3 januari 2022, ECLI:NL:GHARL:2022:4.
3. Vgl. Hof Arnhem-Leeuwarden 10 oktober 2019, ECLI:NL:GHARL:2019:8353; Hof Arnhem-Leeuwarden 13 juni 2024, ECLI:NL:GHARL:2024:3944.
4. Vgl. Hof Arnhem-Leeuwarden 13 april 2022, ECLI:NL:GHARL:2022:2857. Vgl. de NvT bij het RVV 1990: 'Bij het verbod onnodig geluid te veroorzaken moet men met name denken aan het telkens geven van gas bij het stilstaan' (Stb. 1990, 459, p. 121).
5. Vgl. Hof Arnhem-Leeuwarden 8 maart 2023, ECLI:NL:GHARL:2023:1992.
6. Vgl. Hof Leeuwarden 18 november 2004, ECLI:NL:GHLEE:2004:AR8325.
7. Hof Arnhem-Leeuwarden 7 juni 2023, ECLI:NL:GHARL:2023:4828. Zie Hof Arnhem-Leeuwarden 3 januari 2024, ECLI:NL:GHARL:2024:54 voor een brullend geluid van een motor door een niet-goedgekeurd uitlaatsysteem zonder geluiddempers.