



Aan de commissie

Beste commissieleden,

In onze stad en in het land gaat het al jaren niet goed met de verkeersveiligheid. Zichtbaar is dat bovenal in het aantal slachtoffers dat valt in het verkeer. En vooral de schrikbarende toename daarvan. Als wethouder mobiliteit vind ik dat er alles aan gedaan moet worden om deze aantallen, waarachter vreselijk veel leed schuilgaat, naar beneden te brengen. Echter lukt ons dat als Rotterdam niet alleen.

Het Rijk presenteerde in december 2023 de cijfers van verkeersveiligheid over 2022¹. Het aantal ernstige gewonden in het verkeer steeg met 22% tot 8.300 ten opzichte van het vorige kalenderjaar. Het aantal verkeersdoden steeg in 2022 met 27%² tot 745. Cijfers over 2023 zijn (nog) niet beschikbaar. Ook in Rotterdam constateerden we in 2022 al een toename van het aantal door de politie geregistreerde verkeersgewonden op gemeentelijke wegen. Het aantal steeg van 1.159 (2021) naar 1.442 (2022). De stijgende trend houdt ook in het jaar 2023 aan waarin in Rotterdam met 1.466 (2023) verkeersgewonden wederom een negatief record is verbroken. Het aantal verkeersdoden steeg van 10 in 2022 naar 14 in 2023.

Daarmee blijkt de forse toename over het kalenderjaar 2022 allerminst een uitzondering te zijn geweest. Deze cijfers schreeuwen om meer actie vanuit de overheid. In bijlage 1 bij deze brief leest u meer achtergrondinformatie over de cijfermatige ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Rotterdam.

Als we in Nederland deze trend willen keren, dan gaat een extra campagne of een extra onderzoek naar veiligheidsbewustzijn - hoe goed bedoeld ook - niet helpen. Als we het onbeschrijflijke verdriet achter verkeersongevallen willen voorkomen, zullen we het niet alleen in Rotterdam, maar in heel Nederland rigoureus anders moeten aanpakken. Want als we doen wat we deden, dan krijgen we wat we kregen. De cijfers laten zien dat we alle instrumenten – om de verkeersveiligheid te verbeteren – maximaal moeten benutten.

¹ Ernstig verkeersgewonden in Nederland (swov.nl)

² Hoeveel mensen komen om in het verkeer? | CBS



Uit onderzoek³ blijkt dat de kans om gepakt te worden (boete te krijgen) in het verkeer laag is (82% van de Rotterdammers geeft dit aan). Uit recent landelijk onderzoek⁴ bleek bijvoorbeeld dat het aantal alcoholcontroles is afgenomen van 5.431 in 2013 naar 1.317 in 2023. Het aantal ongevallen als gevolg van alcoholgebruik verdubbelde in die periode. In Rotterdam reden er het afgelopen jaar (2023) vier automobilisten met te veel alcohol op, vijf andere mensen dood. Dat kunnen we niet zo door laten gaan.

In aanvulling op onze Rotterdam Verkeersaso Aanpak (23bb005381) presenteer ik daarom een voorstel, een propositie. Om de pakkans in het verkeer te vergroten. Samen met mijn collega-wethouders in de G4 en met steun van de VNG, Veilig Verkeer Nederland, de ANWB, de BOVAG, MRDH, Vervoerregio Amsterdam, Connekt en de Fietzersbond. Gezamenlijk vragen we om een nieuwe en betere aanpak van verkeersveiligheid en een effectievere verdeling van verantwoordelijkheden. Zie bijlage 2 bij deze brief.

Als gemeenten lopen we namelijk tegen de grenzen aan van de eigen bevoegdheden en willen meer kunnen doen om het gedrag van verkeersdeelnemers te veranderen, door de pakkans te vergroten en de buitenruimte in hoger tempo verkeersveilig te maken. We kunnen en willen niet langer machteloos toekijken en brieven schrijven met het verzoek tot handhaving.

Verkeershandhaving is namelijk een landelijke aangelegenheid. Ministeries en uitvoeringsorganisaties van het Rijk hebben verschillende verantwoordelijkheden. Het is niet altijd duidelijk wie regie voert en de middelen (o.a. flitspalen) zijn schaars. Politie doet wat het kan binnen haar mogelijkheden maar de capaciteit is beperkt.

Als Rotterdam hebben we samen met andere decentrale overheden het afgelopen jaar gevraagd om meer middelen. Het Openbaar Ministerie krijgt weliswaar de beschikking over extra⁵ (flexibele) flitsers. Fijn, maar een druppel op een gloeiende plaat. Voor een stad als Rotterdam betekent dit dat wij één extra flitspaal krijgen. Substantiële uitbreiding van de middelen krijgt landelijk geen gehoor. Dus vragen we nu om bevoegdheden om het heft ook in eigen hand te kunnen nemen. Een extra handhavingssysteem voor decentrale overheden naast de bestaande landelijke systemen. Voor gemeenten die dit willen en kunnen. In Vlaanderen hebben gemeenten sinds 2021 een dergelijke bevoegdheid.

Het gaat bijvoorbeeld om eigen flitspalen en bevoegdheden voor boa's om te handhaven op verkeersovertredingen van gemotoriseerd verkeer. Inkomsten gaan naar een lokaal verkeersveiligheidsfonds en naar de organisatie voor de administratieve afhandeling. Het fonds is er voor herinvestering in verkeersveiligheidsmaatregelen. Uit het fonds kunnen veel meer onveilige straten en kruispunten worden aangepakt, fietspaden vrij worden gelegd, overvolle straten worden ontvlochten, snelheid belemmerende maatregelen worden genomen en handhavingcapaciteit worden gecreëerd. Op kosten van verkeersovertreders. We vragen dus niet om meer geld, maar om meer bevoegdheden om verkeersveiligheid te bevorderen en nog meer onbeschrijfelijk groot leed te voorkomen.

De negatieve ontwikkeling van verkeersveiligheid vraagt om maatregelen. Daarom breng ik de eind 2023 gedeelde brieven over onze maatregelen in herinnering:

³ Periodiek Onderzoek Verkeersveiligheid ROV-Zuid Holland

⁴ Veel meer verkeersongevallen onder invloed van alcohol, maar het aantal controles neemt juist af - EenVandaag (avrotros.nl)

⁵ Komende jaren nieuwe flitspalen op nieuwe plekken (nos.nl)



- M2310-3100 – 23bb008279: 'Collegetarget verkeersveiligheid en overige fysieke uitvoeringsprojecten verkeersveiligheid'. Met een overzicht van alle uitvoeringsprojecten voor dit jaar (2024). Zowel locaties waar de meeste ongevallen plaatsvinden (blackspots) als locaties waar de subjectieve verkeersonveiligheid zich concentreert en/of de weginrichting niet voldoet;
- M2308-1939 – 23bb05345: 'Veilige Schoolomgevingen'. Met een overzicht van onze nieuwe schoolomgeving-aanpak, en
- M2307-525 – 23bb004432: 'Eerste resultaten Rotterdamse Verkeersaso Aanpak'. Met een overzicht van de eerste resultaten van de in 2023 ontwikkelde Rotterdamse Verkeersaso Aanpak.

Daarnaast werken we zoals u weet aan een vergevorderd plan, zoals afgesproken in het coalitieakkoord 'Eén Stad', om waar dat nodig en mogelijk is een maximumsnelheid van 30 km/u in te voeren en is een van de doelstellingen van het verkeerscirculatieplan dat we dit jaar aan u zullen presenteren, het verbeteren van de verkeersveiligheid in de stad.

U bent zodoende al op de hoogte van de belangrijkste maatregelen die we dit jaar uitvoeren.

Met vriendelijke groet,

Vincent Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit

Bijlage(n):

Bijlage 1: Cijfermatige ontwikkeling verkeersveiligheid in Rotterdam

Bijlage 2: Propositie verkeershandhaving