

Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

In lijn met de aangekondigde maatregelen uit het coalitieakkoord 'Eén Stad 2022 – 2026', is er een aanpak tegen verkeersaso's opgesteld. Met deze brief wordt uw raad hierover geïnformeerd. Gelijktijdig wordt uw raad geïnformeerd over de algehele ontwikkeling en voortgang op het gebied van verkeersveiligheid. In deze brief informeer ik u dan ook in deze volgorde:

1. Toelichting op de aanpak tegen verkeersaso's met:
 - Bijlage 1: Rotterdamse Verkeersaso Aanpak;
2. Ontwikkeling verkeersveiligheid;
3. Voortgang verkeersveiligheid;
4. Afdoeningsvoorstel: Ga weg – meld verkeersaso in de gemeentelijke app' (22bb7413).

Relatie met het coalitieakkoord/collegewerkprogramma/eerder aangenomen moties en gedane toezeggingen:

- Coalitieakkoord: Eén Stad 2022 – 2026.
- Verkeersveiligheidsbeleid: Rotterdam Veilig Vooruit 2019 – 2023.
- Toezegging 23bb000928: Afsluiten Witte de Withstraat.
- Motie 22bb7413: Ga weg – meld verkeersaso in de gemeentelijke app.

Toelichting:**1. Rotterdamse Verkeersaso Aanpak***Inleiding*

De helft van de Rotterdammers ervaren overlast als gevolg van verkeersasocialen. Dit heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

De aanpak is een doorontwikkeling en opschaling van de bestaande inzet om de overlast terug te dringen. Sinds de zomer van 2021 werken gemeente, politie en het OM namelijk samen aan het zogenaamde zomeroffensief. Door middel van controleacties door de politie, het afsluiten van straten, inzet van technische hulpmiddelen (zoals flitscamera's) en communicatie, is gezamenlijk getracht de problematiek aan te pakken.



Het zomeroffensief stopt en in plaats daarvan is er nu een integrale aanpak. Dit plan richt zich op verkeersasocialen in de hele gemeente Rotterdam. We hebben het dan over automobilisten en motorrijders die bewust patsergedrag vertonen. Naar aanleiding van onderzoek door gedragsexperts definiëren we het patsergedrag als: 'het bewust en in verhouding veel vertonen van overlastgevend imponeergedrag, wat van invloed is op (vooral het gevoel van) verkeersveiligheid en openbare orde'.

Het imponeergedrag uit zich vervolgens in de gedragingen: hard optrekken vanuit stilstand, overschrijden van snelheidslimieten, knallende uitlaten/geluidsoverlast, onnodig rondrijden (cruisen), intimidatie van omstanders vanuit de auto, afspelen van luide muziek tijdens het autorijden en onnodig toeteren tijdens het rijden.

Maatregelen uit het plan zijn gedurende het hele jaar van kracht met een zwaartepunt in de zomerperiode. Speerpunt van het actieplan en innovatief in Nederland, is het intensiveren van de handhavingsinzet door gebruik te maken van gemeentelijke handhavers middels het opleggen van dwangsommen. Er komt een gemeentelijk verkeersaso-team met BOA's welke gericht gaan handhaven.

De volledige aanpak treft u in bijlage 1 bij deze brief: het betreft een integrale aanpak door gemeente, politie en het OM waarin succesvolle maatregelen uit het verleden zijn aangevuld met nieuwe maatregelen. Ook de kansrijke maatregelen op langere termijn worden belicht.

Nieuwe maatregelen

De gemeente is continu in gesprek met de stad over de doelgroep en bijbehorende overlast van verkeersasocialen. De roep om meer handhaving komt vaak naar voren; 82% van de Rotterdammers schat de kans om gepakt te worden in het verkeer 'laag'¹ in. Desondanks zijn we blij met de inspanningen van de politie op dit dossier. Landelijk gezien is een kwart van alle overtredingen op 'onnodig geluid van voertuigen' in de laatste drie jaar in Rotterdam uitgeschreven. Toch willen we de kans om de overlastgevers te pakken verder vergroten. Daarbij neemt de gemeente het heft in eigen hand door de innovatieve inzet van gemeentelijke handhavers op het handhaven van verkeersasocialen. De overlast loopt dermate uit de hand dat het noodzakelijk is om hiermee de grenzen van bestaande bevoegdheden en wetgeving op te zoeken door gebruik te maken van de Algemene Plaatselijke Verordening Rotterdam (APV).

Verkeershandhaving BOA's

In afstemming met het OM gaan gemeentelijke handhavers vanaf deze zomer aan de slag met het handhaven op onnodige geluidsoverlast. Handhaving kan plaatsvinden op grond van artikel 57 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV): "Bestuurders van een motorvoertuig, bromfietzers en snorfietzers mogen met hun voertuig geen onnodig geluid veroorzaken". Handhaving op grond van dit artikel vindt plaats door het uitschrijven van een zogenaamde 'Mulderboete'. Dit is een verkeersboete van 280,- euro die het Openbaar Ministerie oplegt.

Ook kunnen gemeentelijke handhavers 'op verkeersaso's handhaven op grond van artikel 2:47 lid 1 onder b van de APV: "Het is verboden zich op of aan de weg zodanig op te houden dat aan weggebruikers of gebruikers van nabij de weg gelegen gebouwen onnodig overlast of hinder veroorzaakt wordt". Handhaving op grond van dit artikel vindt

¹ Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 2022



plaats door middel van het opleggen van een last onder dwangsom van € 500,- met een maximum van € 3.000,-. De last onder dwangsom wordt door de gemeente opgelegd.

De last onder dwangsom is met name bedoeld om herhaalovertredingen te voorkomen. Bij de eerste overtreding krijgt een bestuurder de last onder dwangsom opgelegd. Het opleggen van de last onder dwangsom is als een waarschuwing te beschouwen. Bij iedere volgende overtreding moet men direct de dwangsom van € 500,- betalen. Men betaalt de dwangsommen tot aan het maximum van € 3.000,-. Dat betekent dat al na zes overtredingen van elk € 500,- het maximum is bereikt van € 3.000,-. Na een volgende overtreding, kan een hogere last onder dwangsom worden opgelegd, bijvoorbeeld van € 1.000,- met een maximum van € 2.000,-. Enzovoort.

Het inzetten van artikel 2:47 lid 1 onder b van de APV bij de aanpak van verkeersasos is nieuw. Ook het inzetten van de last onder dwangsom op dit artikel is nieuw. De hoogte van de dwangsommen kan de gemeente zelf bepalen.

In beslag nemen van huurauto's

Het is onze inzet dat we in Rotterdam eenvoudiger huurauto's in beslag kunnen nemen en daarmee de wildgroei aan snelle, luidruchtige huurauto's – met buitenlandse kentekens – een halt toeroepen. Daarbij willen we de ervaringen van OM en politie in Zeeland en West Brabant- meenemen.

Gedragbeïnvloeding, slimme technieken en communicatie.

Daarnaast gaan we door met de inzet van slimme technieken en innoveren we onze gedrags-beïnvloedende-projecten. Ook zetten we communicatiemiddelen in om de doelgroep en de stad te bereiken, zie daarvoor de maatregelen in bijlage 1 bij deze brief.

Evaluatie en inzet bestaande maatregelen

Om tot een effectieve aanpak te komen hebben we de meest ingrijpende maatregel uit de eerdere zomeroffensieven geëvalueerd. Het gaat om het afsluiten van de straten: Meent, Aert van Nesstraat, Karel Doormanstraat en de Kruiskade (t.h.v. Hofplein). Met behulp van representatief enquêteonderzoek hebben we bewoners en bezoekers gevraagd naar hun ervaringen.

Er bestaat groot draagvlak voor het herhalen van deze straatafsluitingen. Op basis van de evaluatie hebben we vanuit het nieuwe actieplan besloten om ook dit jaar de straten af te sluiten in de periode 1 juni t/m 30 september 2023. Dit geldt voor donderdag tot en met zondag van 22:00 uur tot 05:00 uur (zondag tot 03:00 uur). De eerste weken kijken we – mede samen met bewoners – of we de afsluitingen kunnen optimaliseren om de nadelige effecten op omliggende wegen verder te beperken.

Voor de Witte de Withstraat start de afsluiting op donderdag 22 juni t/m 30 september. Ook op donderdag t/m zondag van 22:00 uur tot 05:00 uur. Hier loopt namelijk tegelijkertijd nog het gesprek met de buurt over de eventuele extra nadelige gevolgen door meer ruimte te geven aan uitgaanspubliek. Dit vraagt meer voorbereiding dan de andere (op 1 juni gestarte) straten. Wij stellen voor toezegging 23bb000928 'Afsluiten Witte de Withstraat', daarmee als afgedaan te beschouwen.

Het afsluiten van straten blijft hoe dan ook een extreme maatregel welke wij als college alleen invoeren op de drukke uitgaanslocaties in het centrum. Een hoge dichtheid aan bewoners, de vele ondernemers met terrassen en het massale uitgaanspubliek, zorgen voor een aantrekkende werking op showvoertuigen/ verkeersasocialen. Deze



ingrediënten resulteren in een giftige cocktail welke we een halt hebben toe te roepen in het belang van de openbare orde en verkeersveiligheid.

2. Ontwikkeling verkeersveiligheid

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Ook in Rotterdam constateren we een toename van het aantal door de politie geregistreerde verkeersgewonden op gemeentelijke wegen, zie tabel 1.

Jaar	Verkeersgewonden	Verkeersdoden
2019 (pre-corona)	1.010	14
2021	1.159	9
2022	1.442	10

Tabel 1: verkeersslachtoffers gemeente Rotterdam (politieregistratie/ STAR)

Het aantal verkeersgewonden ligt in 2022 helaas weer op het niveau van 2016. Terwijl we in de periode 2016 t/m 2020 juist een jaarlijkse daling van het aantal verkeersgewonden realiseerden. Het aantal verkeersdoden op gemeentelijke wegen is al jaren stabiel met circa 8 tot 12 dodelijke slachtoffers per jaar. Stabiliteit is in dit kader uiteraard geen reden voor tevredenheid, aangezien dit met onacceptabel veel leed gepaard gaat.

Bij veel voertuigcategorieën stijgen de slachtoffercijfers, zie tabel 2. De grootste stijging zien we binnen de groep snor- en bromfietzers. Voor de overige categorieën is sprake van een beperktere stijging. Voor de fiets en e-bike weten² we overigens dat er op de spoedeisende hulp drie keer zo veel fietsgewonden geregistreerd worden. Veelal zijn dit enkelzijdige fietsongevallen waarbij de politie niet ter plaatse komt.

Vervoerwijze	2019 (pre-corona)	2021	2022
Bestelauto	8	11	8
Snor- bromfiets	314	389	549
E-bike	25	33	51
Fiets	247	273	296
Motor	34	37	67
Overige	20	26	78
Personenauto	205	258	235
Railvoertuig	7	0	13
Voetganger	146	127	140
Vrachtauto	4	5	5
Totaal Gemeente	1.010	1.159	1.442

Tabel 2: Gewonden naar vervoerwijze, gemeente Rotterdam (politieregistratie/ STAR)

Ten aanzien van de verschillende leeftijdsgroepen zien we dat over 2022 de leeftijdscategorie 16 t/m 24 jaar, gecorrigeerd naar het aantal inwoners, nog steeds veruit de meeste gewonden kent. In 2022 ging het om 428 in totaal. Dit zijn er circa 100 meer dan in 2021 en 2019 (pre-corona). In de overige leeftijdsgroepen zien we een beperktere stijging.

De stijging van het aantal verkeersgewonden is een landelijke trend. Net als veel andere gemeenten zien we vanaf het tweede kwartaal van 2021 een opvallende trendbreuk in het

² [Driekwart van de ernstige verkeersletsels op de Spoedeisende Hulp betreft fietsers | VeiligheidNL](#)



aantal verkeersgewonden per kwartaal. In die periode verdwenen corona-maatregelen zoals de avondklok en gingen horeca, winkels en andere publieksvoorzieningen weer open. Het aantal gewonden per kwartaal kent sindsdien structureel een veel hoger aantal dan daarvoor. Corona heeft dus effect gehad op de verkeersveiligheid in Rotterdam. Verklarende oorzaken voor deze ontwikkeling zoeken we samen met medeoverheden, onderzoeksbureaus en marktpartijen.

3. Voortgang verkeersveiligheid

In 2022 heeft de beleidsaanpak Rotterdam Veilig Vooruit resultaat opgeleverd binnen de drie beleidspijlers: (1) Veilige infrastructuur, (2) Veilige verplaatsingen en (3) Veilige verkeersdeelnemers.

Ten aanzien van de 'Veilige infrastructuur' hebben we in 2022 15 locaties heringericht. Het gaat om grotere locaties waar de meeste letselongevallen plaatsvinden (blackspots), locaties uit de subjectieve verkeersveiligheidsprikkers-enquête, aangevuld met specifieke projecten op basis van actualiteiten in de gebieden:

1. Kruispunt Prins Alexanderlaan - Koperstraat
2. Kruispunten Bergambachtstraat - Stolwijkstraat en Bergambachtstraat - Bergstoep
3. Vuurplaat (het deel tussen Laan op Zuid en Spoorweghaven)
4. Kruispunt Scheepstimmermanslaan – Vasteland – Westersingel - Westzeedijk
5. Ronde Gordelweg - Rodenrijsestraat
6. Ronde tak Klein Nieuwland - Olympiaweg
7. Kruispunt Tjalklaan - Barkasstraat
8. Kruispunt Marconiplein - Schiedamseweg
9. Kruispunt Dordtselaan - Mijnsherenlaan
10. Gerrit Jan Mulderstraat - Mathenesserlaan
11. Volgerweg - Laan van Nieuw Blankenburg
12. Burgemeester Baumannlaan - Baanweg
13. Dirk van den Burgweg - Leen van Ooijenlaan
14. Vuurplaat - Bakemakade
15. Van Blommesteinweg - Verboomstraat

Naast bovenstaande financiert het verkeersveiligheidsprogramma mee aan tal van grotere onderhoudsplannen zoals bijvoorbeeld de herinrichting van de Laan van Nieuw Blankenburg (Rozenburg) en Mercatorweg (Hoek van Holland). Ook is er financiële ondersteuning en expertise-inbreng richting kleinere gebiedsknelpunten welke via de verkeersoverleggen in ieder gebied worden besproken en afgehandeld.

Sinds dit jaar werken we aan het collegetarget: "Het treffen van effectieve maatregelen op de 30 meest verkeersonveilige locaties in de stad". Dit betekent dat van de locaties die we jaarlijks aanpakken, er voortaan minstens tien behoren tot de plekken die het hoogst scoren qua verkeersonveiligheid (ongevallen, wegsituatie én beleving) en dat de effectiviteit van de uitgevoerde maatregelen na uitvoering wordt aangetoond. Op dit moment verzamelen we de benodigde basisinformatie en komen dan tot prioritering van de eerste locaties voor uitvoering van het collegetarget. We informeren u bij de reguliere Planning en Control-cyclus (P&C) over de voortgang van het collegetarget.

Daarnaast hebben we vanuit de beleidspijlers 'Veilige verplaatsingen' en 'Veilige verkeersdeelnemers' tientallen educatie en voorlichtingsprojecten uitgevoerd. Voor specifieke doelgroepen zoals maaltijdbezorgers maar ook voor jongeren en ouderen in het verkeer. Sprekende resultaten zijn:



- Ons educatieve verkeersplein welke bezocht is door 11.000 kinderen op JeugdVakantieLand in Ahoy;
- 2.728 leerlingen uit groep 7/8 welke hebben deelgenomen aan het door de gemeente georganiseerde praktisch fietsexamen;
- 53 basisscholen waar gemeentelijke relatiemanagers structureel het door de gemeente gefinancierde verkeerseducatieprogramma hebben onder gebracht;
- 1.000 jongeren welke voorlichting hebben gekregen over 'veilig rijgedrag' tijdens evenementen en festivals in Rotterdam;
- Opfriscursus rijvaardigheid voor ouderen in de gebieden Ommoord en Hoek van Holland;
- het platform BezorgVeilig gelanceerd: een educatieve trainingsmodule voor veilig rijgedrag voor alle maaltijd- en flitsbezorgers in Rotterdam.

4. Moties

Afdoeningsvoorstel: Ga weg – meld verkeersaso in de gemeentelijke app' (22bb7413)

In uw raadsvergadering van 10 november 2022 is de motie "Ga weg: Meld verkeersaso in de gemeentelijke app!" (22bb7413), ingediend door D.A. van Groningen (VVD), aangenomen. U verzoekt: "Een centrale plek in de VeiligR- en MeldR-app om nog eenvoudiger meldingen door te geven over verkeersaso's. Daarmee de gemeente in staat te stellen gericht maatregelen te treffen".

Rotterdamers hebben de mogelijkheid om locaties waar sprake is van verkeersoverlast bij de gemeente te melden via de website/ 14-010. Omdat het gebruik van een app extra toegankelijk is voegen aan de MeldR-app een extra categorie 'verkeersoverlast' toe aan de bestaande groep 'voertuigen'.

Daarmee stellen wij u voor de motie 'Ga weg - meld verkeersaso in de gemeentelijke app' (22bb7413), als afgedaan te beschouwen.

Tot slot

Wij hebben als gemeente niet alles in de hand. Sommige ernstige ongevallen zijn het gevolg van bewust risicovol rijgedrag, al dan niet onder invloed van alcohol of drugs. Andere ongevallen zijn weer het gevolg van een noodlottige samenloop van omstandigheden. Dat neemt niet weg dat we ons uiterste best blijven doen om alle vermijdbare verkeersslachtoffers te voorkomen. Verkeersveiligheid is een speerpunt van het college. De Rotterdamse Verkeersaso Aanpak (zie bijlage 1) en de uitvoering van het Rotterdam Veilig Vooruit beleidsplan dragen hieraan bij.

Voorts hecht het college veel waarde aan het betrekken van Rotterdamers bij onze aanpak. Daarom lanceert de gemeente medio september ook een gemeentebrede verkeersveiligheidsenquête. Het college roept Rotterdamers op om hier gebruik van te maken. Met de opgehaalde reacties kunnen we nog gericht aan de slag!

Met deze toelichting over onze inzet op verkeersveiligheid hoop ik u voldoende te hebben geïnformeerd over onze speerpunten op het gebied van verkeersveiligheid.

Financiële en juridische consequenties/aspecten:

Het Actieplan tegen verkeersasociaal gedrag kent enerzijds dekking door de bestaande exploitatie- en investeringsgelden voor verkeersveiligheid (SO). Het afsluiten van straten, gedragsprojecten, communicatie-inzet en ambtelijke samenwerking met politie en OM zijn zodoende vooralsnog financieel gedekt. Anderzijds gaat het om de inzet van



gemeentelijke BOA's vanuit Toezicht en Handhaving (SB). Binnen de bestaande budgetten en de hieraan gekoppelde capaciteit, worden prioriteiten voor BOA's integraal afgewogen. De handavingsinzet van BOA's valt vooralsnog onder de bestaande dekking bij Toezicht & Handhaving.

Boa's zijn bevoegd te handhaven op artikel 57 RVV 'onnodig geluid'. Artikel 57 RVV betreft het maken van onnodig geluid en kan alleen met een Mulderboete worden bestraft, niet met een last onder dwangsom. De voorgestelde last onder dwangsom bij overtreding van artikel 2:47 lid 1 onder b APV is een proef. Indien een bestuurder beroep aantekent tegen de opgelegde last onder dwangsom, kan de rechter zich uitspreken over het inzetten het APV-artikel tegen verkeerssociaal gedrag en daarmee het inzetten van de last onder dwangsom als handavingsinstrument. Bij een verdergaande beroepsprocedure kunnen ook hogere rechters zich nog uitspreken.

Omdat we willen onderzoeken welke wettelijke ruimte er precies is om verkeersasociaal gedrag aan te pakken; zetten we het in de toelichting beschreven APV-artikel en de last onder dwangsom-procedure in. We zoeken hierbij bewust de grenzen op van wat er mogelijk is.

Het verschil in toepassing tussen het beschreven artikel 57 RVV en artikel 2:47 lid 1 onder b APV betreft de reikwijdte en het handavingsinstrument. Artikel 57 RVV betreft het maken van onnodig geluid en kan alleen met een Mulderboete worden bestraft, niet met een last onder dwangsom. De landelijke wetgeving voorziet niet in het opleggen van een last onder dwangsom op het maken van onnodig geluid. Artikel 2:47 lid 1 onder b APV heeft een bredere reikwijdte, namelijk diverse vormen van hinder en overlast. Dan kan zijn het maken van onnodig geluid, maar ook andere vormen van hinder en overlast, zoals onnodig rondrijden (cruisen), intimidatie van omstanders vanuit de auto en het afspelen van luide muziek tijdens het autorijden.

De overlast en hinder die omstanders, omwonenden en/of andere weggebruikers ervaren moet wel goed bewezen worden. Ook hier kan de rechter een oordeel over geven bij een beroepszaak. Een combinatie van een Mulderboete en het opleggen van een last onder dwangsom is ook mogelijk. In het geval als er naast het maken van onnodig geluid door dezelfde bestuurder ook overlast of hinder wordt veroorzaakt. Ook over het toepassen van zo'n combinatie kan de rechter een oordeel geven.



Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

V.J.M. Roozen

De burgemeester,

A. Aboutaleb