

Aan de gemeenteraad

Behandeld door	P.J. Riefel	Datum	20 maart 2024
Doorkiesnummer	14030	Kenmerk	12167680
E-mail	p.riefel@utrecht.nl	Onderwerp	Rotterdamse aanpak verkeersaso's
Bijlage(n)	-	Beleidsveld	Mobiliteit

Geachte leden van de raad,

Tijdens de commissievergadering op 29 juni 2023 over de Voorjaarsnota is gesproken over de [Rotterdamse Verkeersaso Aanpak](#). Wij hebben uw raad daarbij een reflectie op de verschillende onderdelen van deze Rotterdamse aanpak toegezegd. Met deze brief informeren wij u daarover.

De Rotterdamse aanpak

De gemeente Rotterdam wil met haar aanpak de hardleerse groep verkeersasocialen die overlast veroorzaakt, harder aanpakken. Dit doet de gemeente samen met de politie. Het gaat hier om de kleine groep die overlast veroorzaakt, zoals het onnodig veroorzaken van geluidsoverlast en agressief rijden. Dit gedrag vermindert de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de stad. Rotterdam kiest voor een intensieve en zichtbare aanpak van asociaal rijgedrag en maakt hier handhavingscapaciteit voor vrij. We pakken de meest opvallende elementen eruit:

Vergroten van de pakkans: Rotterdam richt een speciaal 'verkeersasoteam' op en vergroot daarmee de capaciteit op verkeershandhaving en de pakkans. Voor 2024 zijn samen met de politie 12 verkeershandhavingsacties gepland. Verder lobbyt Rotterdam voor meer bevoegdheden voor boa's, denk hierbij aan de mogelijkheid voor boa's om snelheidsmetingen te kunnen doen.

Vergroten van de consequenties: Naast beboeten op het specifieke feit, legt Rotterdam op basis van de APV een preventieve last onder dwangsom op voor verkeershinder. Hiermee kan naast de geldboete een betrokkene bij een volgende constatering ook een last verbeuren.

Afsluiten van straten: Rotterdam is voornemens om straten waar ernstige verkeersoverlast is, in de nacht af te sluiten.

Technologie: Rotterdam zet in op zogenaamde Geluidinformatie Displays, waarmee bij een piekbelasting aan geluid de verkeersdeelnemer op een scherm langs de weg wordt geattendeerd op de geluidsoverlast en de mogelijke boete. Verder werken zij mee in G4-verband aan het onderzoek van TNO naar de geluidsflitser.

Preventieve gedragsbeïnvloeding: Rotterdam werkt aan trainingen en campagnes voor verkeersaso's. Bij de trainingsavonden gaan jongerenwerkers in gesprek met jongeren over de mogelijke gevolgen van asociaal rijgedrag. Bij de handhavingsacties gaan getrainde acteurs in gesprek met de

overlastgevers, om bewustzijn van gedrag te creëren. Rotterdam ontwikkelt ook een campagne gericht op het beïnvloeden van het gedrag door familieleden.

Om een breder beeld te krijgen van de aanpak zullen wij ons (ambtelijk) uit laten nodigen bij een Rotterdamse verkeersactie en ons nader laten informeren over de aanpak. Dit kan lessen opleveren voor de toekomst.

De Utrechtse brede verkeersveiligheidsaanpak

Wij hebben een brede verkeersveiligheidsaanpak die zich richt op het verminderen van verkeersslachtoffers in de stad. We pakken verkeersonveilige plekken aan, zorgen voor verkeerseducatie, campagnes en werken samen met de politie aan handhaving. We willen dat iedereen in Utrecht, jong en oud, veilig kan deelnemen aan het verkeer. Wij informeren de raad twee keer per jaar over de voortgang van verkeersveiligheid, meest recent op 31 januari 2024 ([Raadsbrief](#)). In deze brief gaan we in op de lopende projecten vanuit het programma verkeersveiligheid, ontwikkelingen op gebied van 30km/u en ook op de verkeershandhaving.

De inzet op verkeer door gemeentelijke handhavers beschrijven wij verder in het jaarlijkse [handhavingsprogramma](#). Op handhavingsgebied hebben wij de afgelopen jaren het voortouw genomen in de landelijke verkeerspijl, waarbij onze boa mochten handhaven op verschillende nieuwe verkeersfeiten. De [evaluaties](#) van de pijl geven aan dat deze nieuwe taken vakkundig worden uitgevoerd. Inmiddels heeft de minister deze bevoegdheden per 1 januari 2024 landelijk uitgerold. We staan ook achter de lobby van Rotterdam voor de uitbreiding van bevoegdheden van boa's op verkeersovertredingen en stellen daarvoor onze kennis en know how proactief ter beschikking.

Reflectie

We zien overeenkomsten en verschillen tussen de Rotterdamse en de Utrechtse inzet op verkeersveiligheid en verkeershandhaving.

Handhaving

Een belangrijk verschil zit er in dat Rotterdam focust op een specifieke groep verkeersdeelnemers die de regels overtreedt en asociaal gedrag vertoont, door de oprichting van een speciaal opgericht verkeersasoteam. Rotterdam heeft structureel capaciteit vrijgemaakt om integrale acties uit te voeren in samenwerking met de politie, gericht op dit gedrag. De gerichte extra aandacht voor doelgroep (verkeersaso's) kennen wij in Utrecht niet. Onze boa's handhaven in het dagelijks werk wel op hetzelfde gedrag, zoals het onnodig geluidshinder veroorzaken en claxonneren zonder reden. Tijdens reguliere diensten schreven onze handhavers hier in 2023 74 boetes op uit. De inzet van boa's op het gebied van verkeershandhaving focust zich in Utrecht op gedragingen zoals het negeren van het rode licht, het niet voeren van goede fietsverlichting, afgeleid zijn door de telefoon en de juiste plek op de weg. Van deze gedragingen is bekend dat ze leiden tot verkeersonveiligheid. Bij veel verkeersprojecten voeren onze handhavers de handhaving uit, denk daarbij aan de snorfiets naar de rijbaan, project speedpedelec en het toezicht op zwaar verkeer in het wervengebied. Wij constateren daarbij dat verkeershandhaving door boa's gebeurt op basis van projectmatige (en daarmee vaak incidentele) budgetten. Een verschil met de Rotterdamse aanpak is dat Utrechtse boa's verkeersfeiten meenemen in de reguliere taken en betrokken zijn bij specifieke projecten. Hierdoor leggen zij minder de focus op een specifieke doelgroep maar handhaven op breed pallet aan verkeersfeiten. In de lobby richting Rijk werken we met Rotterdam samen. De werkwijze met de preventieve last onder dwangsom lijkt ook voor ons interessant, omdat het mogelijk kan bijdragen om recidive te

verminderen. We volgen daarom met belangstelling de ervaring die Rotterdam in de praktijk opdoet met de uitvoering van dit instrument.

Infrastructuur en technologie

In het Rotterdamse plan wordt aangekondigd om soms straten af te sluiten. Dit is een keuze die wij niet snel zullen maken, uit het oogpunt van verkeersregulatie en de geringe voordelen ten aanzien van verkeersveiligheid. In Utrecht lijkt de mogelijkheid om een [leefstraat](#) aan te vragen nog het meeste hierop. De G4 zit gezamenlijk in het project van TNO voor het onderzoeken van een geluidsflitser. Wij verwachten binnenkort de resultaten daarvan. De geluidsinformatiedisplays die in Rotterdam gebruikt worden kennen wij niet; hieraan zijn de nodige kosten verbonden (kosten voor de hardware worden geraamd op circa € 7.000,-), de kosten voor het plaatsen zijn dan nog niet meegenomen.

Gedragbeïnvloeding

Bewustwording en gedragsverandering van verkeersdeelnemers maken onderdeel uit van zowel de Rotterdamse als de Utrechtse aanpak. De Rotterdamse aanpak bevat een aantal zaken (zoals de inzet van acteurs en familieleden) die is gericht op een kleine, lastig te bereiken doelgroep. Het vraagt om veel inzet en organisatiekracht, terwijl nog onduidelijk is wat het effect is. In Utrecht draaien wij zoveel mogelijk mee in landelijke campagnes als 'rij MONO' en 'Zet je licht aan' en uiteraard zijn we enthousiast over politiekids acties met dit thema.

Samenwerking

Ten aanzien van de inzet op samenwerking met het Openbaar Ministerie en politie zien wij als voornaamste verschil de toewijding tot meer (gezamenlijke) handhavingsacties. In Utrecht werken wij samen aan het verhogen van de pakkans, zodat meer verkeersdeelnemers zich aan de regels houden. Het organiseren van gerichte, periodieke handhavingsacties op thema's (zoals verkeersoverlast of alcohol, afleiding, te hard rijden) vraagt capaciteit voor voorbereiding én uitvoering. Er zijn echter weinig mogelijkheden bij zowel gemeente als bij politie om gerichte handhavingsacties te organiseren. Bovendien wordt bij de politie prioriteit gelegd bij acties in het kader van ondermijning. Wij hebben weinig budget om gerichte acties te organiseren en uit te voeren. Incidenteel worden acties georganiseerd, die zijn gericht op gedragingen waarvan wij weten dat ze leiden tot onveiligheid. Het onnodig veroorzaken van geluidsoverlast herkennen wij ook op bepaalde plekken in de stad, maar leidt met name tot overlast en niet direct tot verkeersonveiligheid.

Tot slot

Structureel investeren in verkeersveiligheid en verkeershandhaving staat de komende jaren onder druk. We blijven ons in 2024 inzetten om Utrecht verkeersveiliger te maken, zoals aangekondigd in de brief van 31 januari. Onze focus ligt daarbij op het scherp analyseren wat de oorzaken zijn van verkeersslachtoffers en daar de schaarse middelen op in te zetten zowel qua locaties, type vervoersmiddel, doelgroepen als handhaving en gedragscampagnes. De komende tijd is vooral aandacht voor oversteekplekken van langzaam verkeer waar harder wordt gereden dan 30 km, mediagebruik in het verkeer, jongeren, brom/snorfietsen en ouderen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris,

de burgemeester,