

De Rotterdamse Verkeersaso Aanpak

Actieplan tegen verkeersasociaal gedrag in Rotterdam



Gemeente
Rotterdam



Voorwoord

Hard optrekkende auto's waardoor je op een terras op de Meent niet meer kan horen wat je vrienden zeggen, auto's die met zoveel geluid langs komen racen dat je kinderen, die je net op bed hebt gelegd, weer wakker worden en Rotterdammers die van hun sokken worden gereden door automobilisten die 70 km/h rijden op een weg waar je 30 km/h mag.

Meer dan de helft van de Rotterdammers ondervinden overlast door verkeersasociaal gedrag, zo blijkt uit de omnibusenquête. Dat kan ik me heel goed voorstellen. Sterker nog, ik ervaar ook overlast in mijn dagelijkse leven. Jij houdt je namelijk wel aan alle verkeersregels en gedraagt je netjes en verantwoord in het verkeer, terwijl een kleine groep het leefklimaat en veiligheid van jou en andere Rotterdammers in gevaar brengt. En daar veel te vaak nog mee weg komt ook.

Dat is iets wat we niet langer kunnen en mogen tolereren. Deze hardleerse groep verkeersasocialen moet harder worden aangepakt. En dat gaan we doen met deze Rotterdamse Verkeersaso Aanpak (RVA).

We doen dit samen met onze partners bij de politie en het Openbaar Ministerie, om daarmee verkeersasociaal gedrag op de Rotterdamse straten, wegen, lanen en singels zo effectief mogelijk terug te dringen.

Vincent Karremans
Wethouder Handhaving, Buitenruimte en Mobiliteit

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Handhaving	5
3. Infrastructuur en technologie	6
4. Gedragsbeïnvloeding	9
5. Samenwerking	10





1. Inleiding

De helft van de Rotterdammers ervaren overlast als gevolg van verkeersasocialen, zo blijkt uit de omnibusenquête. Bestuurders die zich wel aan de (verkeers)regels houden, niet onnodig geluidsoverlast veroorzaken en niet agressief rijden, zijn van harte welkom op de openbare weg in Rotterdam. Bestuurders die dit niet doen, scharen we onder de verkeersasocialen en gaan we harder aanpakken.

Gedrag van verkeersasocialen uit zich in: onnodig hard optrekkende voertuigen, het negeren van snelheidslimieten, herrie door knallende uitlaten en het afspelen van zeer luide muziek in de auto en intimidatie naar omstanders. Op veel plekken wordt men steeds vaker geconfronteerd met dit imponeergedrag. Dit heeft grote gevolgen voor de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

We concluderen dat het vertonen van dit gedrag betrekking heeft op een uiteenlopende doelgroep. Het betreft veelal mannelijke automobilisten met een leeftijd onder de 30 jaar, met daarbinnen subdoelgroepen:

- Vermogende (jonge) mannen, soms influencers/ youtubers die hun auto als marketinguiting zien en graag opvallen in de stad.
- Automobilisten die geen eigen (luke) auto bezitten maar er wel één huren of lenen om (tijdelijk) te showen.
- Jonge onervaren bestuurders die met snel verdiende geldbedragen in sportieve auto's rondrijden/-cruisen.
- Autotuners die samenkomen vanuit een hobby en passie voor auto's.

Het gevoel van onveiligheid door verkeersaso's, zorgt met name voor een gevoel van onveiligheid en het ervaren van overlast. Met de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak wordt het gedrag dat tot een onveilig gevoel leidt bij Rotterdammers, aangepakt. Je veilig voelen op onze straten draagt bij aan het zijn van een aantrekkelijke stad. Daarnaast zien we dat verkeersasociaal gedrag jaarlijks resulteert in enkele ernstige ongevallen met dodelijke afloop. Een derde van de jaarlijkse 8 tot 12 verkeersdoden (bandbreedte afgelopen vier jaar) zijn te relateren aan verkeersasociaal gedrag. Bijvoorbeeld door roekeloos en onoplettend rijgedrag met hoge snelheid, door overmatig alcohol en/of lachgas gebruik en/of door het bewust negeren van het rode verkeerslicht.

Verkeersasociaal gedrag gaat dus niet alleen om overlast welke van invloed is op de leefbaarheid; het kan in extreme situaties fatale gevolgen hebben. Dit gaat met onacceptabel veel leed gepaard. De aanpak van verkeersaso's is van groot belang en dat is waarom dit college kiest voor een intensieve aanpak van verkeersasociaal rijgedrag middels de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak (hierna: RVA).

We zetten in op: (1) het vergroten van de pakkans (kans om gepakt te worden in het verkeer) door de handhavingsinzet uit te breiden, (2) op infrastructuur en technologie en (3) op het toepassen van gedragsbeïnvloeding in combinatie met communicatie.

De RVA richt zich op de hele gemeente Rotterdam. Maatregelen gelden voor alle jaargetijden met een zwaartepunt in de zomerperiode. De overlast concentreert zich met name in populaire stadsstraten met winkels, horeca en een hoge dichtheid aan stedelijke voorzieningen. De verkeersasocialen laten zich hier graag zien en horen. Met zonnig weer en oplopende temperaturen komen deze straten extra tot 'leven'. Met name in het weekend. Ook op toegangswegen Rotterdam in- en uit ondervinden Rotterdammers veel overlast, dit is ook het geval op locaties zoals het strand in Nesselande, Hoek van Holland en wegen richting het buitengebied aan de rand van de gemeente.

Veel maatregelen voeren we deze zomer al in. Andere maatregelen, waarvoor wij bijvoorbeeld de hulp van het Rijk nodig hebben, worden op de middellange termijn geëffectueerd. Met deze aanpak is Rotterdam koploper op het gebied van het repressief aanpakken van verkeersasocialen. De behoefte tot een meer repressieve aanpak speelt ook elders in het land. We zien onze inzet als versneller om samen met het Rijk extra maatregelen te ontwikkelen en extra juridische grondslag te creëren.

Om de effectiviteit en het succes van de aanpak te meten, voeren we evaluaties uit van de uitgevoerde maatregelen. Daarnaast vragen we voortaan aan Rotterdammers of de inzet bijdraagt aan het verminderen van de overlast. Jaarlijks informeren wij de stad en de raad over de behaalde successen via de RVA-rapportage in combinatie met een actualisatie van de uit te voeren maatregelen.



2. Handhaving

Handhaving is een belangrijk onderdeel van de RVA. Daarbij zal vooral worden ingezet op het vergroten van de pakkans. Daarbij kijken we naar de subjectieve pakkans (de weggebruiker moet de kans om gepakt te worden hoger gaan inschatten) en naar de objectieve pakkans (de daadwerkelijke kans om gepakt te worden).

Dat is nodig, want het Periodiek Regionaal Onderzoek Verkeersveiligheid 2022 wijst uit dat 82% van de Rotterdammers de pakkans laag inschat. Minstens zo belangrijk: we willen de consequenties van het vertonen van verkeersasociaal rijgedrag binnen de stadsgrenzen van Rotterdam vergroten.

Vergroten pakkans

Speerpunt van de RVA – en uniek in Nederland – is dat we inzet van Toezicht & Handhaving (BOA's) gaan gebruiken om te handhaven op verkeersasociaal gedrag van voertuigen. Dat doen we enerzijds omdat bij de politie de capaciteit beperkt is en anderzijds omdat BOA's goed in staat zijn om te handhaven op bepaalde overtredingen, maar daar nu nog niet bevoegd toe zijn. We hebben juridisch grondslag gevonden en breiden de bevoegdheden van BOA's uit in Rotterdam. Daarmee verhogen we de pakkans. Ook zetten we andere maatregelen in, zie de volgende tabel:





Vergroten pakkans

2023

Binnen Toezicht & Handhaving wordt een verkeersaso team met BOA's opgericht dat gericht op verkeersaso's zal handhaven.

BOA's gaan handhaven op onnodig geluidsoverlast van verkeersasocialen, door middel van staande houdingen. Op grond van artikel 57 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (RVV).

We plaatsen in de zomer van 2023 extra flitspalen langs drukke invalswegen van Rotterdam. Dit vergroot de pakkans. Op de Statenweg (1 vaste flitspaal) en op de Abram van Rijckevorselweg (2 vaste flitspalen). Deze palen zijn een uitbreiding op de bestaande

21 vaste flitspalen in Rotterdam. Daarnaast rouleert er een mobiele flexflitser langs verschillende wegen in de gemeente.

Toezicht & Handhaving blijft net als in 2022, intensiever handhaven op dubbel- foutparkeerders in winkelstraten zoals de Nieuwe Binnenweg, Zwart Janstraat en Vierhavensstraat. Dubbelparkeren draagt bij aan onoverzichtelijk en gevaarlijke verkeerssituaties en veel ergernis bij bezoekers van de winkelstraten.

We gaan door met verkeerscontroles samen met politie. Zowel minimaal een maandelijks grote verkeerscontrole/ huftefuk in de regio Rotterdam als gerichte kleinere controles in de deelgebieden van de gemeente.

Bij grotere controles handhaaft de politie ook op geldende voertuigeneisen, indien voertuigen niet voldoen kan de politie een 'verbod op rijden op de weg' opleggen bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en het voertuig vorderen.

Ook blijft de politie in Rotterdam gebruik maken van Snelle Interventie Voertuigen (SIV's). De SIV surveilleert op snelwegen en invalswegen van Rotterdam. Deze voertuigen halen verkeersasocialen van de weg.

Gemeente Rotterdam gaat lobby'en in Den Haag bij het ministerie van J&V en I&W voor meer bevoegdheden van BOA's om te kunnen handhaven op verkeersovertredingen. Denk hierbij aan de mogelijkheid voor BOA's om zelf snelheidsmetingen te kunnen doen.

Bestuurders die zich asociaal of risicovol gedragen op de weg, lopen het risico om door de politie te worden aangemeld voor een verplichte Educatieve Maatregel Gedrag en verkeer (EMG). Deze maatregel/ cursus is in 2023 herzien en aangescherpt door het Rijk.

De Recidiveregeling van het Openbaar Ministerie geldt voor bestuurders die binnen twee jaar meer dan drie overtredingen begaan (gevaarlijk of hinderlijk, en vallend onder deze regeling). Deze veelplegers worden op basis van de recidiveregeling strenger gestraft. Denk hierbij aan een lange ontzegging van de rijbevoegdheid en/of een hoge geldboete.

We lobby'en bij het Rijk voor het verplichten van een on board unit voor notoire verkeersaso's. Deze unit moet het rijgedrag van de overtreder ook na de strafbeschikking monitoren.

Landelijk onderzoek wijst uit dat het aantal bestuurders met drank op, weer aan het toenemen is. We lobby'en bij het Rijk voor herinvoering van het alcoholslot.

2024 - 2026

→ Intensief lobby'en bij het OM en bij het ministerie van J&V voor meer (zowel flexibele en vaste) flitscamera's in Rotterdam. Ter illustratie: Nederland heeft drie keer zo weinig flitspalen als België. Bij succesvolle lobby: realisatie van meer flitscamera's in Rotterdam.

→ We ontwikkelen een effectieve manier van het doen van verkeerscontroles, waarbij het beslag op de beperkte capaciteit van de politie zo minimaal mogelijk is.

→ Bij succesvolle lobby, zullen we de bevoegdheden maximaal benutten.

Vergroten consequenties

De boete voor onnodige geluidsoverlast op grond van artikel 57 Reglement verkeersregels en verkeerstekens bedraagt € 280,-. Dit is bepaald in de tekstenbundel voor misdrijven, overtredingen en Muldergedragingen 2023. Voor hardleerse verkeersasos willen we de consequenties van hun asociale gedrag vergroten, door middel van het opleggen van een last onder dwangsom van € 500,- op grond van art. 2:47 lid 1 onder b van de APV Rotterdam. Even hard optrekken voor een terras op de Meent en Witte de With wordt zo een duur geintje.

Verkeersasos rijden vaak rond in gehuurde auto's. We zien gehuurde auto's op de weg welke onderling worden uitgewisseld binnen een sociale kring. Gehuurde auto's worden vervolgens ook aan derden meegegeven om een 'rondje' te rijden, soms tegen betaling, een verdienmodel.

Vergroten consequenties

2023

BOA's gaan handhaven op overlast en hinder van verkeersasocialen op grond van artikel 2:47 lid 1 onder b van de APV. Handhaving op grond van dit artikel vindt 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 en heeft als doel om herhaalovertredingen te voorkomen.

We gaan bestuurlijke wijk- en gebiedsverboden opleggen aan verkeersasos. Bij herhaaldelijk verkeerasociaal gedrag zijn de personen niet meer welkom in wijken en straten rondom bijvoorbeeld de Meent, strand Nesseland etc. We kijken of het mogelijk is om het gemeentelijke verkeersasoteam en/ of de gebiedshandhavers van Toezicht en Handhaving, een rol te geven bij het opleggen van de wijk- en gebiedsverboden.

Met toestemming van het OM, gaan we, naar voorbeeld van West-Brabant, samen met de politie op verdenking van artikel 11 uit de wegenverkeerswet proactief verhuurde auto's in beslag nemen. Op grond van dit artikel kan de politie auto's vorderen van bestuurders die in een – oorspronkelijk door iemand anders – gehuurde auto rijden. 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.

Gemeente Rotterdam gaat lobby'en om de boete van € 280,- voor onnodig geluid veroorzaken te verhogen.

We gaan regionaal en landelijk met samenwerkende partijen het gesprek aan met autoverhuurbedrijven. Met als doel om te kijken of we met hen kunnen afspreken dat notoire verkeersasos in de toekomst geen patserbakken meer kunnen huren.



We maken concrete afspraken met autoverhuurbedrijven over een zwarte lijst voor verkeersasos.



Deze straat is tijdelijk
afgesloten om
(geluids)overlast
door verkeer te
voorkomen.

Zo houden we de straat fijn en veilig!



Gemeente
Rotterdam



3. Infrastructuur en technologie

Naast handhaving, willen we met aanpassingen aan de infrastructuur en door middel van technologie het asociaal gedrag zoveel mogelijk belemmeren.

Aanpassingen aan de infrastructuur (buitenruimte)

De afgelopen zomerperiodes zijn er al verschillende straten op donderdag-, vrijdag-, zaterdag- en zondagavond afgesloten voor autoverkeer. Het gaat om drukke winkel- en uitgaansstraten waar de overlast van verkeersasociaal gedrag buitenproportioneel groot is. Eerder is gebleken dat het afsluiten van deze straten voor autoverkeer effectief is, dus daar gaan we mee door. Draagvlakonderzoek in deze straten en gebieden wijst bovendien uit dat ook de bewoners, bezoekers en ondernemers voorstander zijn van de afsluitingen.

Daar waar verkeersasociale daadwerkelijk voor objectieve verkeersonveiligheid zorgen; speelt het verkeersveiligheidsprogramma Rotterdam.

Aanpassingen in de buitenruimte (infrastructuur)

2023

Het op donderdag-, vrijdag-, zaterdag- en zondagavond/- nacht afsluiten van de: Meent, Witte de Withstraat, Karel Doormanstraat, Aert van Nesstraat en de Kruiskade in de periode juni tot oktober. De openbare orde en (verkeers)veiligheid is hier in het geding.

2024 - 2026

→ We gaan door met het afsluiten van straten en hebben oog voor het optimaliseren van de afsluitingen. Om daarmee nadelige effecten voor de omgeving te voorkomen. Mogelijk sluiten we extra straten af als er nieuwe knelpunten ontstaan.



Inzet op technologie

Aanpassingen en afsluitingen van straten raken iedereen, ook de automobilist die geen asociaal gedrag vertoont. Daarom wordt naast (persoonsgerichte) handhaving ook ingezet op nieuwe technologie waarmee specifiek de verkeersaso wordt geraakt, zoals bijvoorbeeld de ontwikkeling van een geluidsflitser.

Inzet op technologie

2023

Op diverse locaties worden deze zomer Geluid Informatie Displays (GID) ingezet, waarmee dit een primeur in Nederland is. De 6 beschikbare GID's zijn gekoppeld aan geluid-meetapparatuur en bij hoge piekbelasting krijgt de verkeersaso een boodschap op een scherm langs de weg te zien. De boodschap waarschuwt de verkeersasocialen en wijst hen op het eventuele boetebedrag. Dit draagt bij aan gedragsbeïnvloeding.

De gemeente Rotterdam zet al jaren structureel en met succes Snelheid Informatie Displays (SID) in om weggebruikers met een hoge snelheid positief te beïnvloeden. De 28 beschikbare SID's veranderen per kwartaal van locatie. De locaties worden gebiedsgericht afgestemd

We hangen op diverse locaties geluidmeters op. Hiermee monitoren we de geluidsoverlast en kunnen we in samenwerking met het verkeersaso team van Toezicht & Handhaving en de politie, gericht bepalen welke locaties en tijdsperiodes in aanmerking komen voor handhaving.

We gaan door met de ontwikkeling van de geluidflitser, nadat de juridische grondslag landelijk is geregeld, willen we het toepassen in Rotterdam. Uit de testen die in de afgelopen jaren in Rotterdam zijn uitgevoerd, blijkt dat in 50% van de gevallen de bron van het geluid onomstotelijk wordt vastgesteld.



We ontwikkelen de geluidsflitser door totdat deze kan worden ingezet voor het beboeten van verkeersaso's.

In tussentijd onderzoeken we hoe geluidcamera's eventueel al kunnen helpen bij het opleggen van de last onder dwangsom procedure (zie hoofdstuk handhaving).





4. Gedrags- beïnvloeding

Uiteindelijk is verkeersasociaal gedrag in de kern een gedragsprobleem. Naast de handhaving en aanpassingen aan de infrastructuur zet de gemeente daarom ook in op gedragsverandering.

Daarbij wordt zowel ingezet op preventieve interventies als ook op Rotterdammers die op dit moment al asociaal gedrag in het verkeer vertonen.

Om juiste acties vorm te geven is het belangrijk om het achterliggende gedrag goed te snappen. Uitkomsten uit gedragsonderzoek hebben ons daarin inzicht verschaft. Het patsergedrag vindt plaats in een gesloten en sociaal 'ecosysteem' met een belonende werking. Denk aan het krijgen van aanzien en status. Het eigen gedrag wordt niet als problematisch ervaren en de doelgroep is enkel gevoelig voor signalen over hun gedrag van personen uit de directe invloedssfeer.



Preventieve gedragsbeïnvloeding

We richten ons voor preventieve gedragsbeïnvloeding in het bijzonder op jongeren die nog niet of pas net een rijbewijs hebben.

Preventieve gedragsbeïnvloeding

2023-2026

In samenwerking met jongerenwerkers worden op buurtniveau jongeren – die op regelmatige basis verkeersregels overtreden – uitgenodigd voor trainingsavonden waarbij zij worden geconfronteerd met de mogelijke gevolgen van asociaal rijgedrag.

Getrainde ‘acteurs’ gaan tijdens handhavingsacties van het verkeersaso team (BOA's) en tijdens controles van de politie in gesprek met de overlastgevers. Met als doel de overlastgevers meer inzicht te geven in de impact op de omgeving en daarmee positief bij te dragen aan gedragsverandering. Tegelijkertijd komen we door de gesprekken meer te weten over de drijfveren. Dit helpt om de aanpak door te ontwikkelen.

Voor de aanpak van verkeersasociaal gedrag heeft TeamAlert een speciaal project ontwikkeld dat ingezet wordt op het Rotterdamse beroepsbewijs en bij festivals en evenementen. Binnen dit project maakt TeamAlert op een positieve manier jongeren bewust van de gevaren die je in het verkeer loopt als beginnend bestuurder.

In de hele gemeente komen er billboards langs de kant van de weg welke verkeersdeelnemers preventief aanspreken op veilig verkeersgedrag en hen duidelijk maakt dat er in de gemeente een strenge aanpak van kracht is. Daarmee weten ook goedwillende bestuurders dat Rotterdam zich inzet om verkeersasociaal gedrag terug te dringen.

Gedragsbeïnvloeding van verkeersaso's zelf en hun omgeving

Dankzij de ervaringen van eerdere campagnes, is duidelijk geworden dat om tot de kern van de doelgroep te komen, het nodig is om ook hun directe omgeving te benaderen met een boodschap die hen écht raakt.

Gedragsbeïnvloeding van verkeersaso's en hun omgeving

2023

In de zomer van 2023 start een nieuwe campagne gericht op het beïnvloeden van de doelgroep door de zogenaamde ‘inner-circle’ (familie). We zetten ‘moeders’ van de doelgroep in als campagne boegbeeld. De campagne wordt zichtbaar via communicatiekanalen. Daarnaast gaan er groepen ‘moeders’ fysiek de straat op om met de doelgroep in contact te komen.

2024 - 2026

We sturen de waarschuwingsbrieven waarop staat “U bent beboet voor verkeersasociaal gedrag. We vragen u daar mee te stoppen.”, (of een boodschap met vergelijkbare strekking), zodat de medebewoners van het huishouden van de notoire verkeersaso hier ook van op de hoogte zijn.





5. Samenwerking

De gemeente hecht veel waarde aan de prettige samenwerking met de politie en het Openbaar Ministerie. Samen heeft dit geresulteerd in voorliggende RVA met veel maatregelen die per direct van kracht zijn. Daarnaast hebben we de banden met de ministeries van J&V en I&W aangehaald om het landelijke instrumentarium op termijn uit te breiden. Voor een effectieve aanpak moet we namelijk ook over onze gemeentegrenzen kijken.

Met de RVA maken we voortaan nog beter gebruik van elkaars kennis en bevoegdheden. Er komt een stedelijke regiegroep die de samenwerking tussen gemeente, politie en het OM lokaal blijft stimuleren. De regiegroep draagt er zorg voor dat de partijen van elkaars activiteiten op de hoogte zijn. De regiegroep werkt aan het optimaliseren van de handhavingsinzet en de maatregelen op het gebied van infrastructuur en gedragsbeïnvloeding. De regiegroep draagt jaarlijks zorg voor de RVA-rapportage met evaluaties van de inzet en een aankondiging van nieuwe maatregelen.

De regiegroep haalt behoeftes uit de stad op. Door goed contact te hebben met bestaande overlegstructuren. Zoals bijvoorbeeld de verkeersoverleggen welke in alle veertien deelgebieden van Rotterdam maandelijks plaatsvinden tussen gemeente en politie. Maar ook door in contact te staan met wijknetwerkers, wijkraadcoördinatoren en stadsmariniers.

www.rotterdam.nl



Gemeente
Rotterdam