

# Deepdive overlastgevend verkeersgedrag in Rotterdam

## Rapportage

Hoofdonderzoeker: Evita Goossens, MSc.

Ondersteuning: Anouk Krommenhoek, MSc.

Supervisie: Dr. Inge Merkelbach

November 2025



# 1. Inhoud

1. Inhoud .....	2
2. Managementsamenvatting .....	3
3. Probleemstelling en methode .....	6
4. Overlastgevende gedragingen .....	9
5. Doelgroepen .....	23
6. Drijfveren .....	30
7. Bekende interventies.....	49
8. Alternatieve gedragingen.....	57
9. Framing.....	62
10. Conclusie en aanbevelingen.....	67
11. Literatuur .....	73
12. Bijlagen.....	78

## 2. Managementsamenvatting

In het kader van de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak voerde de Behavioural Insights Group Rotterdam een kortlopend onderzoek uit naar overlastgevend gedrag in het verkeer.

### Aanpak

Er werd gebruikgemaakt van overheidsdocumentatie, wetenschappelijke literatuur, bewonersmeldingen en enkele observaties gedaan en interviews afgenomen. Het doel was om bestaande hiaten in kennis en interventies te identificeren. Daarbij lag de focus op bekende overlastgevende gedragingen, doelgroepen, drijfveren van gedrag, bestaande interventies, mogelijke alternatieve gedragingen en de effecten van framing van de doelgroep in beleid, media en publieke communicatie. Door de beperkte doorlooptijd konden we geen verdiepende gedragsanalyse met de doelgroep uitvoeren. Hierdoor hebben we niet kunnen toetsen of algemene gerapporteerde effecten ook van toepassing zijn op huidige overlastgevende doelgroepgroepen in de Rotterdamse context.

### Gedrag, doelgroepen en drijfveren

Uit het onderzoek bleek dat een verscheidenheid aan gedragingen onder 'overlastgevend verkeersgedrag' gecategoriseerd worden, maar dat vooral toeteren, luid optrekken en te hard rijden veel overlast veroorzaken in Rotterdam. Hoewel doelgroepen worden onderscheiden, verschillen zij lokaal sterk en is meer direct contact met betrokkenen nodig om doelgroepen te definiëren. De drijfveren achter het gedrag zijn divers en in de literatuur niet altijd gekoppeld aan specifieke gedragingen.

Er konden drie hoofdcategorieën worden onderscheiden:

#### 1. Showrijden

Het tonen van een mooie auto aan publiek hangt samen met status, imago en de behoefte aan aandacht. Dit gebeurt vooral op drukke plekken met publiek, bijvoorbeeld bij terrassen of straten met een luxe en stadse uitstraling. Hoewel showrijden op zich niet overlastgevend hoeft te zijn, gaat het vaak gepaard met gedragingen als toeteren en luid optrekken.

#### 2. Samenkomsten met auto's

Het bij elkaar komen op parkeerplaatsen komt voort uit de behoefte aan sociale ontmoetingen en het ontbreken van alternatieve plekken om samen te komen. Deze

ontmoetingen vinden vooral plaats op rustige locaties met veel ruimte. Ook dit gedrag hoeft niet overlastgevend te zijn, maar kan samengaan met bijvoorbeeld races of hard optrekken.

Zowel showrijden als samenkomen hebben een sociaal element, waarbij groepsprocessen probleemgedrag stimuleren. Hierdoor neemt de kans toe dat sommige groepsleden overlastgevend gedrag gaan vertonen.

### **3. Hard rijden**

Te hard rijden komt, los van hotspots van showrijden en samenkomen, ook veel voor in de rest van de stad. Wanneer dit gedrag individueel voorkomt zijn drijfveren zowel persoonlijk als omgevingsgedreven. Er is geen specifieke doelgroep geïdentificeerd voor dit gedrag. Hier ligt vooral een omgevingsgerichte aanpak voor de hand: de omgeving zo inrichten dat hard rijden minder aantrekkelijk of minder mogelijk wordt.

#### **Bekende interventies en framing**

Tot nu toe richten interventies zich vooral op ontmoediging, zoals het afsluiten van plekken, strenger handhaven en het negatief framen van de doelgroep (bijvoorbeeld als 'onvolwassen'). Dit kan weerstand en verplaatsing van gedrag veroorzaken, omdat de maatregel een activiteit wegneemt die voor de doelgroep waardevol is, waardoor zij alternatieve plekken of manieren zoeken om dit gedrag voort te zetten. Bovendien voelen mensen die zich wel in deze groepen begeven maar geen overlast veroorzaken zich beperkt en niet welkom, wat samenwerking bemoeilijkt.

Er zijn aanwijzingen dat repressie en negatieve framing ook in Rotterdam leiden tot weerstand en verplaatsing van het probleem. Handhaving blijft uiteraard noodzakelijk, maar het vraagstuk vraagt om een bredere en meer integrale aanpak waarin gedragsverandering, samenwerking en vertrouwen centraal staan.

Negatieve, stigmatiserende labels zoals 'aso' of 'patsergedrag' werken averechts: ze verminderen de effectiviteit van interventies en beperken de bereidheid tot samenwerking. Een positieve, gelijkwaardige aanpak, bijvoorbeeld via co-creatie, werkt beter en bereikt ook verwante groepen die geen overlast veroorzaken, maar wel een positieve invloed kunnen hebben op overlastgevers. Voor structurele gedragsverandering is het essentieel om aan te sluiten bij de leefwereld en behoeften van de doelgroep.

#### **Aanbevelingen**

Ontwikkel en test lokale interventies op hotspots van showrijden en samenkomen in co-creatie met de doelgroep. Bepaal per locatie welk gedrag prioriteit heeft, en richt interventies op het vervullen van behoeften en motivaties zonder overlast, in plaats van het volledig onmogelijk maken van gedrag.

Voor te hard rijden buiten deze hotspots kan een omgevingsgerichte strategie worden ingezet: onderzoek waar vaak te hard wordt gereden, welke

omgevingskenmerken dit stimuleren en neem maatregelen die hard rijden minder aantrekkelijk of onmogelijk maken.

Stimuleer bewoners via de meldingsapp en 14010 om specifieker aan te geven welk gedrag zij zien en welk onderdeel daarvan overlast veroorzaakt. Vermijd in alle communicatie negatieve labels, omdat dit weerstand opwekt en het overlastgedrag zelfs kan versterken.

### **Visie op de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak 2.0 (RVA 2.0)**

De onderzoeksresultaten ondersteunen de maatregelen uit pakket E (Doelgroepen en communicatie) en de maatregelen 10 t/m 12 uit pakket B (Snelheidsaanpak). Aanvullend wordt geadviseerd negatieve framing te vermijden door woorden zoals 'aso' en 'verkeershufters' te verwijderen, omdat dit de effectiviteit van maatregelen kan ondermijnen.

Voor de maatregelen 2 en 3 en 19 t/m 23 is de verwachting dat deze ter plekke effectief zullen zijn, maar ook kunnen leiden tot verplaatsing van de overlast.

Omdat eerdere handhaving heeft geleid tot weerstand en verplaatsing van het gedrag, is het aannemelijk dat nieuwe handhavingsmaatregelen een vergelijkbaar effect zullen hebben.

# 3. Probleemstelling en methode

## Aanleiding en onderzoeksvragen

Rotterdam werkt aan de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak (RVA). Verkeersoverlast door gemotoriseerd verkeer heeft een grote impact op verkeersveiligheid, leefbaarheid en het veiligheidsgevoel van bewoners en ondernemers. Het gaat om het verminderen van gedragingen zoals hardrijden, showrijden, onnodig geluid, intimiderend rijgedrag en samenscholing.

Om dit effectief aan te pakken, wil de gemeente beter begrijpen wie dit gedrag vertoont (doelgroepen), wat hun drijfveren zijn, en welke alternatieven aantrekkelijker en minder overlastgevend kunnen zijn. Eerdere studies bieden aanknopingspunten, maar laten ook ontbrekende kennis zien. De gemeente wil in een eerste fase de beschikbare kennis in kaart brengen en analyseren, waarna een praktische fase volgt. Deze offerte heeft betrekking op fase 1, met als onderzoeksvragen:

1. **Geobserveerde overlastgevende gedragingen:** Welke concrete overlastgevende verkeersgedragingen worden beschreven in onderzoek en documentatie over Rotterdam, en in hoeverre sluiten deze aan bij bevindingen uit andere nationale en internationale regio's?
2. **Doelgroepen:** Welke doelgroepen die betrokken zijn bij overlastgevend verkeersgedrag worden in onderzoek en documentatie over Rotterdam onderscheiden, en in hoeverre komt dit overeen met bevindingen uit andere regio's?
3. **Drijfveren van gedrag:** Zijn er aanvullingen op de drijfveren van overlastgevend verkeersgedrag zoals eerder beschreven in onderzoek en documentatie over Rotterdam?
4. **Bestaande interventies:** Welke interventies zijn in Rotterdam en daarbuiten (binnen én buiten Nederland) geïmplementeerd, en wat is bekend over hun effecten en ervaringen?
5. **Alternatieve gedragingen:** Welke minder overlastgevende gedragingen worden gezien als mogelijke alternatieven voor het huidige overlastgevende verkeersgedrag?
6. **Framing:** Wat is de invloed van framing van de doelgroep in beleid, media en publieke communicatie op de (effectiviteit van) gedragsinterventies en de samenwerking met de doelgroep bij de ontwikkeling ervan?
7. **Conclusies en aanbevelingen:** Welke kennis en aanpakken zijn al beschikbaar, voor welke bestaande kennis ontbreekt nog een passende aanpak, en op welke

punten ontbreekt nog fundamentele kennis die verder praktijkonderzoek in fase 2 vereist?

## Methoden

### *Literatuurreview*

De basis van dit rapport bestaat uit een literatuurstudie. Hiervoor is gebruik gemaakt van verschillende typen bronnen. De kern van de analyse is gebaseerd op wetenschappelijke literatuur, aangevuld met beleidsrapporten, gemeentelijke documenten, nieuwsartikelen en relevante webpublicaties. Door deze combinatie van bronnen konden zowel theoretische inzichten als actuele lokale praktijken worden meegenomen in de analyse.

Wat betreft de wetenschappelijke literatuur is gezocht op specifieke zoektermen die verband houden met verkeersoverlast, risicogedrag, doelgroepkenmerken, framing, etc.

### *Observaties*

Op vrijdag 17 oktober 2025 zijn tussen 19:30 en 22:00 observaties uitgevoerd in Rotterdam. Het doel hiervan was het observeren van contextfactoren die het gedrag kunnen beïnvloeden. Aan de hand van een vooraf opgestelde lijst over de geschatte overlastgevende locaties is een selectie gemaakt van plekken die nader zijn bezocht. Deze selectie is gebaseerd op bereikbaarheid en efficiëntie en omdat deze locaties centraal staan in de berichtgeving over de overlast. De geobserveerde locaties zijn: de West-Kruiskade, de Meent, de Witte de Withstraat, het Noordereiland en de Nassaukade. De plekken zijn lopend en fietsend bezocht.

Vooraf is een checklist opgesteld en zijn de specifieke gedragingen per locatie opgesomd. Deze checklist bestond uit twee fasen, waarin eerst ongestructureerde indrukken centraal stonden, gevolgd door een gestructureerde fase. Deze gestructureerde fase legde een focus op: infrastructuur, omgeving, publiek, tijd en sfeer, rijgedrag, geluid en geur.

### *Interviews*

Er zijn enkele interviews afgenomen met de doelgroep en stakeholders. Respondenten werden telefonisch geworven via verschillende Rotterdamse organisaties waarvan vermoed werd dat zij goede contacten hadden met de doelgroep zoals JOZ en SOL. De interviews werden telefonisch of op locatie bij de betreffende organisatie gehouden. De thema's die centraal stonden tijdens het interview waren:

Het leren kennen van de respondent, het type auto, Rotterdam, de gedragingen zelf, het beleid en de benamingen en alternatieven en namen. Het interview is opgenomen en geanalyseerd om de bevindingen vervolgens te verwerken in het rapport.

We hebben met 2 leden van de doelgroep en 5 stakeholders gesproken, zoals een buurtcoach, jongerenwerker, politie expert, verkeersdeskundige en een ontwerper/onderzoeker uit Amsterdam.

## 4. Overlastgevende gedragingen

### Aanpak

Om de overlastgevende gedragingen in beeld te krijgen is er literatuuronderzoek gedaan. De literatuur over overlastgevende gedragingen in Rotterdam is afkomstig uit aangeleverde bronnen van de gemeente Rotterdam. Waar nodig is informatie over de overlastgevende gedragingen in Rotterdam aangevuld met andere bronnen zoals nieuwsartikelen. Daarnaast zijn rapporten en wetenschappelijke literatuur gezocht over overlastgevende gedragingen buiten Rotterdam om te kijken in hoeverre de bevindingen aansluiten bij gedragingen uit andere Nederlandse en internationale regio's. De literatuur buiten Rotterdam is verkregen via zoekmachines, zoals Google Scholar. Er is gezocht op combinaties van relevante zoektermen zoals: street racing, public nuisance, noise disturbance, youth and car culture, anti-social driving behaviour, etc. Aanvullend zijn observaties uitgevoerd en geven interviews met twee doelgroepleden, een politiedeskundige en een verkeersdeskundige informatie over overlastgevende gedragingen.

De onderzoeksvraag die in dit hoofdstuk centraal staat is: *Welke concrete overlastgevende verkeersgedragingen worden beschreven in onderzoek en documentatie over Rotterdam, en in hoeverre sluiten deze aan bij bevindingen uit andere nationale en internationale regio's?*

### Overzicht van overlastgevende gedragingen in Rotterdam

Tabel 1 hieronder biedt een overzicht van de gedragingen die in verschillende Rotterdamse rapportages en onderzoeken worden genoemd. De tabel geeft per gedraging aan in welke bron deze voorkomt. De beschreven gedragingen verschillen in mate van voorkomen: sommige komen in meerdere documenten terug, terwijl andere slechts een keer worden genoemd en specifiek zijn voor een bepaalde bron. De tabel is gesorteerd op het aantal bronnen dat het gedrag benoemt. Samenvattingen van elke opgenomen bron zijn terug te vinden in Bijlage 1.

**Tabel 1. Gedragingen binnen Rotterdam**

Gedrag in Rotterdam	Bron
Snelheidslimiet overschrijden	- (DTV Consultants B.V., 2023) - (D&B, 2021) - (Karremans, 2023) - (JOZ, 2025)

Hard optrekken (soms vanuit stilstand) waarbij geluid ontstaat of gasgeven in stilstand	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (DTV Consultants B.V., 2023)</li> <li>- (D&amp;B, 2021)</li> <li>- (Karremans, 2023)</li> <li>- (Merkelbach, Dewies &amp; Kooijman, 2020)</li> </ul>
Soms wordt dit onder geluidsoverlast genoemd (in plaats van als gedraging), soms wordt niet gedefinieerd of het om geluid of onverwachtse versnelling gaat bij de overlast	
Uitlaat luid laten knallen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (DTV Consultants B.V., 2023)</li> <li>- (D&amp;B, 2021)</li> <li>- (Karremans, 2023)</li> <li>- (Merkelbach, Dewies &amp; Kooijman, 2020)</li> </ul>
Soms wordt dit onder geluidsoverlast genoemd (in plaats van als gedraging)	
Harde muziek afspelen, in de auto of op de parkeerplaats	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (DTV Consultants B.V., 2023)</li> <li>- (D&amp;B, 2021)</li> <li>- (Karremans, 2023)</li> </ul>
Showverkeer: het publiek tonen van luxe auto's op hotspots Showgedrag vertonen: onnodig stilstaan, rondjes rijden, langs terrassen rijden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (DTV Consultants B.V., 2023)</li> <li>- (D&amp;B, 2021)</li> </ul>
Het gebruik van verboden middelen achter het stuur, zoals lachgas en/of alcohol.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (D&amp;B, 2021)</li> <li>- (Karremans, 2023)</li> </ul>
File aan toeterende auto's vormen	(Advier B.V., 2025)
Vanuit de auto spuiten met waterpistolen op terrassgasten	(Advier, B.V., 2025)
Dingen naar omstanders gooien	(Advier B.V., 2025)
Het maken van vervelende opmerkingen	(Advier B.V., 2025)
Intimidatie naar omstanders (onduidelijk op welke manier)	(Karremans, 2023)
Negeren van rode verkeerslichten	(Karremans, 2023)
Bestuurders die onderling toeteren naar elkaar	(Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)
Vrouwen en mannen in aparte auto's achtervolgen elkaar door de wijk	(Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)
Jongeren op motoren veroorzaken lawaai (niet gedefinieerd hoe)	(Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)
Plotselinge manoeuvres uitvoeren ('manoeuvres' niet gedefinieerd)	(Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)
Bumperkleven	(Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)
Roken of vaperen in voertuigen	(Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)
Aandacht trekken door het dragen van maskers en het gebruiken van een laserpen	(Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)

De rapportages en onderzoeken uit Tabel 1 geven nog geen goed overzicht van welke specifieke gedragingen op welke locaties voorkomen. In de onderstaande tabel (zie Tabel 2) zijn daarom bevindingen per locatie uit nieuwsartikelen opgesomd. Deze bevindingen kunnen dienen als signalen maar geven geen uitsluitel, aangezien zij niet voortkomen uit systematisch onderzoek. Een deel van de bevindingen is gebaseerd op media-artikelen en bewonerservaringen waardoor niet kan worden vastgesteld in hoeverre de genoemde gedragingen structureel of representatief zijn.

**Tabel 2. Gedragingen per locatie (niet feitelijk)**

Locatie	Gedrag	Bron
West-Kruiskade	Onnodig hard optrekken, herrie door knallende uitlaten, luide muziek, te hard rijdend verkeer	Wow-Rotterdam (2025, 21 februari)
Meent	Onnodig hard optrekken, herrie door knallende uitlaten, luide muziek, te hard rijdend verkeer	Wow-Rotterdam (2025, 21 februari)
Witte de Withstraat	Te hard rijdende automobilisten, 'show gedrag', geluidsoverlast	Open Rotterdam (2024, 15 mei)
Noordereiland	Onnodig hard optrekkende auto's en motoren, het negeren van snelheidslimieten, cruise-verkeer, herrie door knallende uitlaten en luide muziek. Racende auto's en motoren met snelheden tot ver boven de 100 km/h met groot risico tot (dodelijke) aanrijdingen, geluidsoverlast met luide uitlaten en muziek tot diep in de nacht, rondzwervend afval en ongedierte, bedreigingen en intimidatie richting bewoners, hard schreeuwen, onderlinge vechtpartijen, drugsdeals.	NOS (2025, 7 juni), Noordereiland Nieuws (2025, 15 mei)
Nassaukade	Automobilisten scheuren soms wel met 100 kilometer per uur over de	AT5 (2024, 30 september)

	Nassaukade. De straat wordt door bewoners omschreven als "een racebaan". 's Avonds rijden automobilisten gemiddeld tussen 50 en 60 kilometer per uur.	
Maasboulevard (Rhijnspoorakade)	Straatracen tot diep in de nacht, afval van mensen die in auto's hebben gezeten. Samenscholing bij tankstation, auto's met opgevoerde uitlaten, drugsgebruik/drugsdealen	Open Rotterdam (2024, 24 juni), Open Rotterdam (2024, 18 april)
De Esch	Veel jonge automobilisten rijden rond in opgepoetste auto's of om te hangen. Ze parkeren op de bekende parkeerplaatsen in de wijk, laten hun uitlaten ronken, draaien muziek en proberen indruk te maken. Het hele McDonalds-menu's wordt op straat gevonden. Troep op straat gooien, lachgas op straat gooien, tegen de richting inrijden, met heel hard verkeer bewoners pesten om 2 uur 's nachts	Open Rotterdam (2025, april 8), Open Rotterdam (2024, 23 mei)
Zwart Janstraat	Het verkeer neemt niet alleen in aantal toe, maar ook de herrie neemt toe. Het is onveilig geworden. Fietzers worden van de straat gereden, ook motoren rijden al steeds vaker op de stoep.	Open Rotterdam (2022, 3 juni)
Laan op Zuid	Hard, onveilig rijden en geluidsoverlast dat daarmee gepaard gaat. Foutparkeren zorgt ook voor overlast.	Wijkraad Katendrecht-Wilhelminapier, gemeenteraad Rotterdam (2024, 29 maart)
Giessenweg (Polder)	(Spaanse Geluidsoverlast, verkeersgevaarlijke	Waterweg Actueel (2025, 16 maart)

situaties, groepen die zich in de avonduren verzamelen voor straatraces, illegale straatraces, harde muziek, achtergelaten afval, samenscholingen

## Overzicht van overlastgevende gedragingen buiten Rotterdam

Onderstaande tabel (zie Tabel 3) geeft een overzicht van gedragingen die in verschillende nationale en internationale onderzoeken worden beschreven. De geraadpleegde bronnen richten zich op uiteenlopende contexten en beschrijven diverse vormen van verkeersgerelateerd overlastgevend gedrag. Net als bij de bronnen over Rotterdam verschillen ook hier de gedragingen in mate van voorkomen: sommige worden in meerdere onderzoeken benoemd, terwijl andere slechts een keer voorkomen en specifiek zijn voor een bepaalde locatie of doelgroep. De tabel is gesorteerd op het aantal bronnen dat het gedrag benoemt. Samenvattingen van elke literatuurbron zijn opgenomen in Bijlage 2.

Een belangrijke aanvullende opmerking is dat er in een publicatie van Kuiken, Barten en Fokkema (2009) een 'gedragslijst uit de EMG' wordt genoemd. Deze gedragslijst is niet teruggevonden, maar zou goed gebruikt kunnen worden als aanvulling op de bestaande literatuur.

**Tabel 3. Gedragingen buiten Rotterdam**

Gedrag	Locatie	Bron
Te hard rijden – Bewust ofwel onbewust	Amsterdam, (Nederland), Indonesië (geen stad gespecificeerd), Ancud (Chili)	- (Schenk & Hallema, 2024)
		- (Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)
		- (Prabowo et al., 2022)
		- (Munoz, 2008)
		- (Gemeente Enschede, 2020)
Snel optrekken (of afremmen bij verkeersdrempels)	Amsterdam (Nederland), Indonesië (geen stad gespecificeerd)	- (Schenk & Hallema, 2024)
		- (Prabowo et al., 2022)
		- (Gemeente Enschede, 2020)
Motoren laten ronken	Amsterdam (Nederland), Ancud (Chili)	- (Schenk & Hallema, 2024)
		- (Munoz, 2008)

		- (Gemeente Enschede, 2020)
Harde muziek opzetten/harde muziek uit auto	Amsterdam (Nederland), Ancud (Chili)	- (Schenk & Hallema, 2024) - (Munoz, 2008) - (Gemeente Enschede, 2020)
Gebruik van alcohol	Ancud (Chili), Christchurch (Nieuw-Zeeland)	- (Munoz, 2008) - (Falconer & Kingham, 2007)
Agressieve interacties (niet verder gedefinieerd) met taxichauffeurs	Amsterdam (Nederland)	(Schenk & Hallema, 2024)
Luide carkit-gesprekken voeren vanuit personenauto's	Amsterdam (Nederland)	(Schenk & Hallema, 2024)
Toeteren in het gebied	Amsterdam (Nederland)	(Schenk & Hallema, 2024)
Stationair laten draaien van de motoren	Amsterdam (Nederland)	(Schenk & Hallema, 2024)
Laad- en losplekken gebruiken als Kiss & Ride	Amsterdam (Nederland)	(Schenk & Hallema, 2024)
Taxichauffeurs circuleren rond in afwachting van klanten	Amsterdam (Nederland)	(Schenk & Hallema, 2024)
Taxichauffeurs houden parkeerplaatsen bezet tijdens het wachten	Amsterdam (Nederland)	(Schenk & Hallema, 2024)
Rijden en showen met relatief kostbare auto's (onduidelijk of en waarom dit als overlastgevend gezien wordt)	Enschede (Nederland)	(Gemeente Enschede, 2020)
Hanggedrag (onduidelijk of en waarom dit als overlastgevend gezien wordt)	Enschede (Nederland)	(Gemeente Enschede, 2020)
Eten- en afvalresten achterlaten in bosjes en op parkeerplaatsen	Enschede (Nederland)	(Gemeente Enschede, 2020)
Bumper kleven	Nederland (geen stad gespecificeerd)	(Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)
Andere verkeersdeelnemers afsnijden	Nederland (geen stad gespecificeerd)	(Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)

Roodlicht negatie	Nederland (geen stad gespecificeerd)	(Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)
De vluchtstrook als rijbaan gebruiken	Nederland (geen stad gespecificeerd)	(Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)
Illegale autoraces	Ancud (Chili)	(Munoz, 2008)
Stunrijden, waaronder <i>burn-outs</i> , <i>donuts</i> en <i>drag racing</i>	Christchurch (Nieuw-Zeeland)	(Falconer & Kingham, 2007)
Bewuste en onbewuste beschadiging van publieke en particuliere eigendommen (het achterlaten van afval en het beschadigen van wegoppervlakken)	Christchurch (Nieuw-Zeeland)	(Falconer & Kingham, 2007)

## Observaties

Om een beeld te krijgen van het actuele verkeersgedrag op verschillende locaties in Rotterdam, zijn observaties uitgevoerd op plekken waar eerder sprake was van verkeersoverlast.

- **West-Kruiskade:** Auto's die bumperkleven en automobilisten die niet stoppen voor voetgangers bij zebra's.
- **Witte de Withstraat:** Af en toe bumper aan bumper rijden. Soms even hard scheuren of luid optrekken (met omgebouwde uitlaat). In een rij langzaam door de straat rijden.
- **Meent:** Een paar auto's die luid optrekken en hard rijden. Een aantal auto's reden meermaals door de straat.
- **Noordereiland:** Er werd een tweetal auto's gespot dat elkaar hard achternareed. Daarnaast zie je mensen op een parkeerplek in hun auto zitten en zie je plekken waar meerdere auto's naast elkaar staan met inzittenden. Soms staan twee auto's naast elkaar en zijn de inzittenden aan het communiceren met de inzittenden in de auto ernaast, de ramen staan dan open.
- **Nassaukade:** Bandenstrepen op de grond wijzen op hard door de bocht scheuren of driften. Er is geen overlastgevend verkeersgedrag geobserveerd.

Tijdens de observaties is relatief weinig overlastgevend gedrag waargenomen. Het betrof een momentopname, mogelijk niet op een tijdstip waarop dit gedrag doorgaans plaatsvindt (volgens bronnen), zoals 's nachts of in de zomermaanden. Wel werden op verschillende plekken enkele afzonderlijke gedragingen gezien die kunnen duiden op (mogelijk) overlastgevend gedrag, zoals soms even hard optrekken, herhaaldelijk rondrijden, het voorbij racende tweetal auto's. Deze gedragingen kwamen incidenteel voor en leken niet structureel of grootschalig aanwezig tijdens het observatiemoment.

## Interviews

### *Interview met twee leden van de doelgroep*

De geïnterviewden benadrukken dat zij bewust rekening proberen te houden met hun omgeving en daarom vaak buiten de woonwijken afspreken. Ze willen voorkomen dat anderen overlast ervaren: “Het is eigenlijk bedoeld zodat je niet lastig bent voor anderen,” legt één van hen uit. Daarom rijden ze liever een eind weg: “Wij wonen hier, maar we rijden helemaal naar Zuid. We zouden ook gewoon hier in de buurt kunnen parkeren, maar dat voelt niet goed.” Ze geven aan dat ze liever niet in de woonomgeving samenkomen omdat ze weten dat geluid en licht hinder kunnen veroorzaken. “Je weet dat mensen er last van gaan krijgen — de autolichten staan aan, sommigen hebben muziek aan of praten hard. Dan zit je zelf ook niet lekker.”

### *Interview met politiedeskundige*

De politiedeskundige vertelt dat er regelmatig situaties worden aangetroffen waarin personen een auto huren en deze vervolgens weer onderverhuren. Dit gebeurt vooral bij gelegenheden zoals bruiloften, waar vaak auto's met buitenlandse kentekens worden gezien. Het onderverhuren van huurauto's is illegaal.

### *Interview verkeersdeskundige*

In een interview met een verkeersdeskundige in Rotterdam kwam naar voren dat er soms bedreigende opmerkingen worden gemaakt of bedreigende berichten worden gestuurd wanneer er wordt gehandhaafd of wanneer bepaald gedrag in een gebied onmogelijk wordt gemaakt.

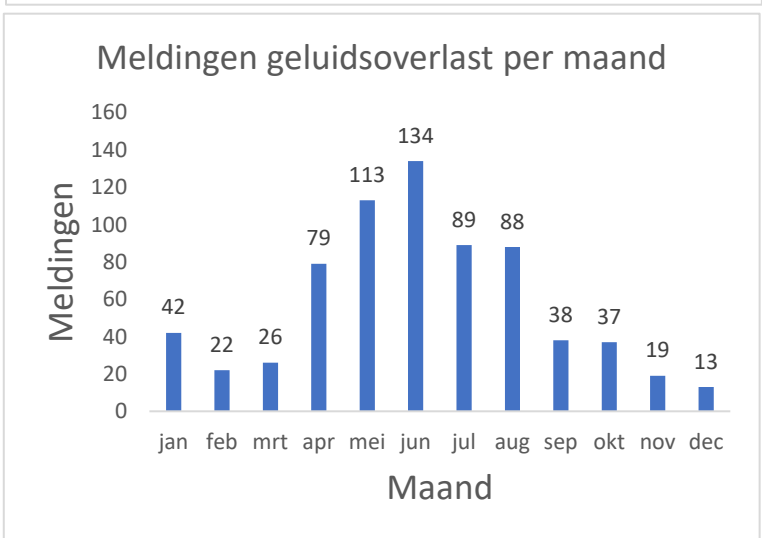
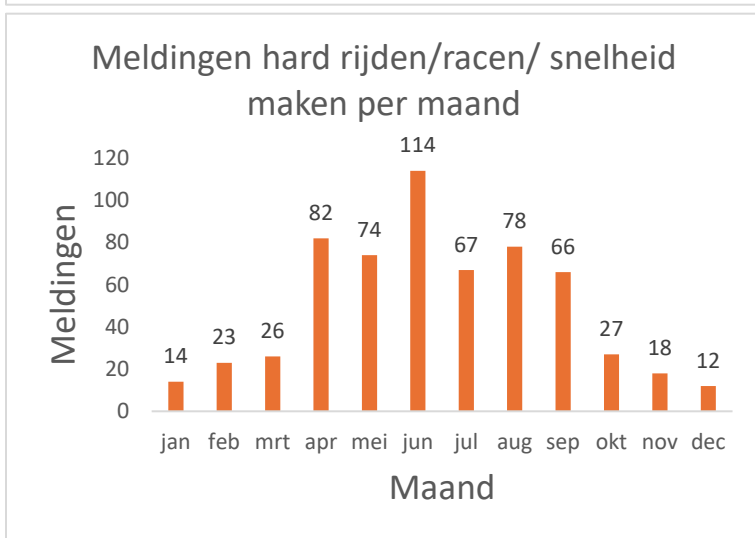
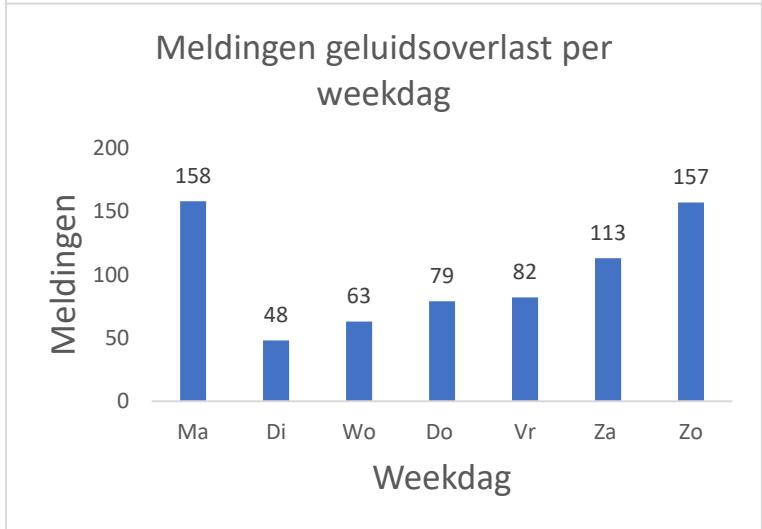
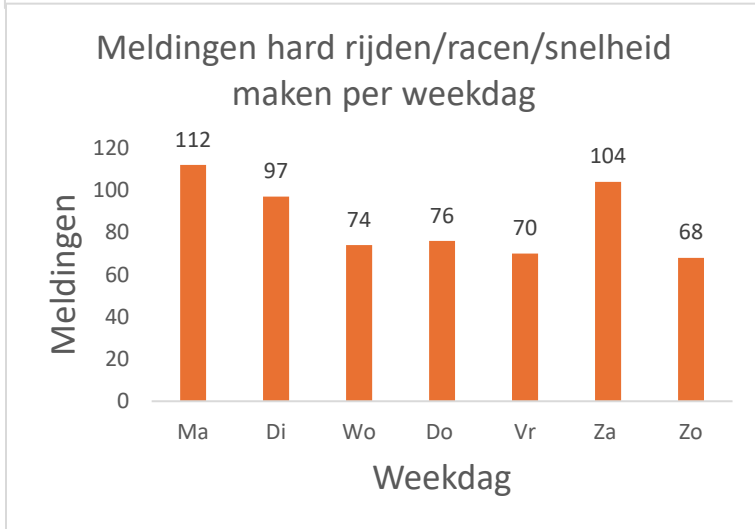
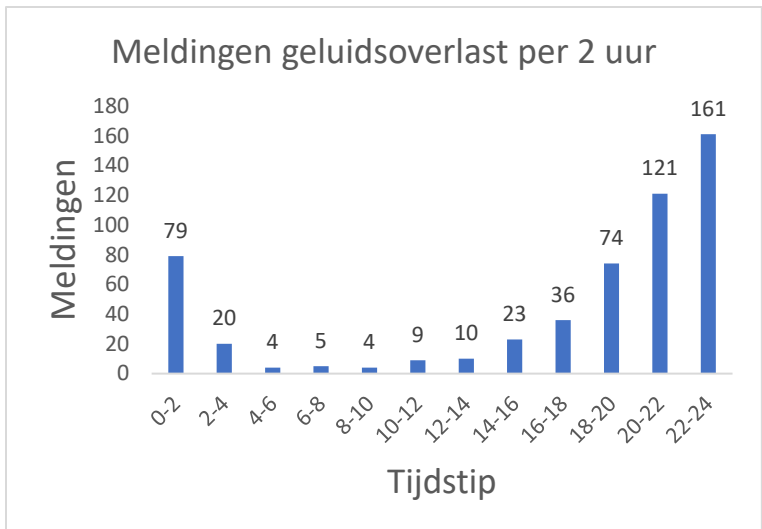
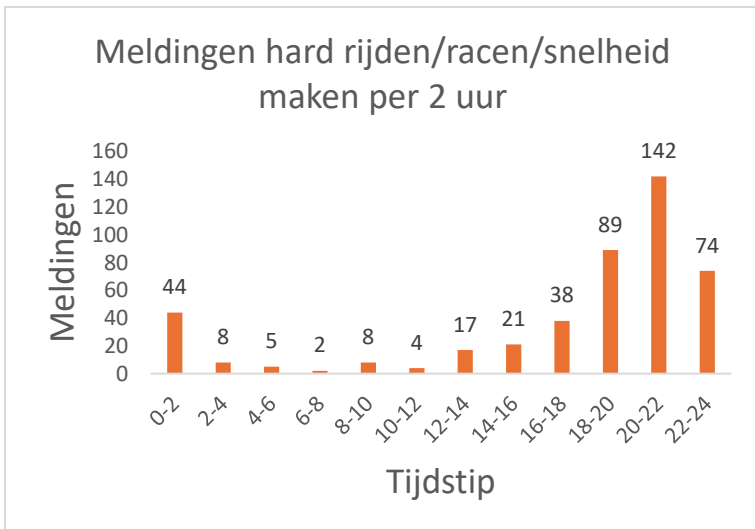
## Bewonersmeldingen en filmpjes

### *Bewonersmeldingen*

Er is een beknopte analyse uitgevoerd van bewonersmeldingen die tussen maandag 29 november 2021 en woensdag 22 oktober 2025 zijn binnengekomen via telefoonnummer 14010 van de gemeente Rotterdam (zie Figuur 1). Alleen meldingen die specifiek betrekking hadden op verkeersgerelateerd gedrag of een specifiek type overlast zijn meegenomen; Algemene meldingen zoals “verkeersoverlast” zonder verdere specificatie zijn buiten de analyse gelaten omdat deze moeilijk te interpreteren zijn. De meldingen zijn gecategoriseerd op type gedrag/overlast en vervolgens geanalyseerd op tijdstip (uren), weekdag en maand van voorkomen.

Uit de analyse blijkt dat geluidsoverlast (zoals toeteren) het meest gemelde probleem is, met in totaal 700 meldingen. Daarna volgen meldingen over snelheid maken/racen/heel hard rijden (601 meldingen).

Wanneer wordt gekeken naar de momenten waarop meldingen binnenkwamen, valt op dat geluidsoverlast het vaakst gemeld wordt tussen 22:00 en 00:00 uur (161



**Figuur 1. Analyse bewonersmeldingen**

meldingen). Meldingen over snelheid maken/racen/heel hard rijden komen vooral voor tussen 20:00 en 22:00 uur (142 meldingen).

Ook verschillen tussen weekdays zijn zichtbaar. Geluidsoverlast wordt het vaakst gemeld op maandag (158 meldingen), zaterdag (113 meldingen) en zondag (157 meldingen). Meldingen over snelheid maken/racen/heel hard rijden komen vooral voor op maandag (112 meldingen), dinsdag (97 meldingen) en zaterdag (104 meldingen).

In de maandanalyses komt naar voren dat geluidsoverlast het meest voorkomt in mei (113 meldingen) en juni (134 meldingen). Meldingen over snelheid maken/racen/heel hard rijden zijn het talrijkst in juni (114 meldingen).

Deze gegevens bieden ruimte voor verdere analyse. Idealiter worden de verschillende gedragingen en vormen van overlast nog uitgesplitst naar specifieke locaties, zodat inzichtelijk wordt waar welk gedrag zich concentreert. Voor een dergelijke verdieping was binnen het huidige onderzoek geen ruimte.

### *Toegestuurde filmpjes*

In totaal zijn acht videofragmenten bekeken die door bewoners doorgestuurd zijn aan medewerkers van de gemeente Rotterdam en betrekking hebben op geluidsoverlast op de Meent. Op een enkele video na zijn de beelden in het donker opgenomen. Het is onduidelijk op welke tijdstippen de opnames zijn gemaakt.

Op bijna alle video's is een continue stroom voertuigen zichtbaar op beide rijbanen (auto's, motoren) (zie Figuur 2 en 3). Een duidelijk patroon is het herhaald toeteren door meerdere automobilisten. Daarnaast is in een aantal fragmenten te horen dat sommige voertuigen hard optrekken of een luide uitlaat hebben. De groep voertuigen bestaat grotendeels uit relatief dure of sportieve auto's, al komen er ook wat reguliere auto's tussendoor.

In twee van de fragmenten is politie zichtbaar: in een video rijden agenten op de fiets voorbij, in een ander fragment is een politiebusje aanwezig. Opvallend is dat in de video met de fietsende agenten het gedrag, zoals toeteren en hard optrekken te horen is. In het fragment met het politiebusje daarentegen blijft dit gedrag uit: hoewel er een stoet auto's aanwezig is, wordt er niet getoeterd.

Naast de auto's toont het straatbeeld ook andere weggebruikers: fietsers en scooters passeren regelmatig, en op de stoep lopen voetgangers die zich langs de verkeersstroom bewegen (zie Figuur 2 en 3).



**Figuur 2. Videofragment**



**Figuur 3. Videofragment**

## Social media

### *Interviews*

Uit het interview met twee doelgroepleden blijkt dat social media een belangrijke rol speelt in het organiseren, versterken en zichtbaar maken van het gedrag op de Meent. De Meent, specifiek de locatie bij de glazen McDonald's, dient volgens respondenten als een bekende "spot" waar carspotters structureel aanwezig zijn. Door de constante aanwezigheid van publiek en mensen die filmen, ontstaat een plaats waar bestuurders sociale erkenning ontvangen.

De online community rondom carspotting draagt bij aan dit mechanisme. Via sociale media worden beelden gedeeld van de auto's die langskomen, wat de zichtbaarheid en aantrekkelijkheid van de locatie verder vergroot. Respondenten geven aan dat sommige bestuurders bewust rond bepaalde tijdstippen naar de Meent komen, omdat zij weten dat daar gefilmd wordt. Door dit online gedeelde materiaal groeit de bekendheid van de plek; waar het misschien begon met een paar auto's, trekt het door online verspreiding en aandacht steeds grotere groepen aan.

### *Rapportage JOZ*

Ook in andere online communities is zichtbaar hoe sociale media bijdragen aan het vormen, verspreiden en verplaatsen van ontmoetingsplekken. In de Twee wekelijkse rapportage - bijzondere inzet Esch weken 31 & 32 (Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025) wordt bijvoorbeeld verwezen naar de Facebookgroep "Keeping up with Leah", waarin regelmatig wordt gesproken over jongeren die samenkomen op plekken zoals De Esch. Een gebruiker vraagt daar bijvoorbeeld: "Waar hangen de 'tjigers van de Esch' nu uit sinds het daar gesloten is?" Dit is een aanwijzing dat jongeren via

online platforms elkaar informeren over vaste ontmoetingsplekken en alternatieve locaties wanneer een plek verdwijnt. In reacties worden vervolgens andere hotspots genoemd, zoals de Maasboulevard en de kade.

Deze online gesprekken laten zien dat dergelijke plekken ook sociale betekenis hebben. De Esch wordt door sommigen zelfs omschreven als “Tinder in het echt”, wat onderstreept dat deze locaties functioneren als plekken om te ontmoeten, gezien te worden en te flirten. Tegelijkertijd bevat de online discussie ook normatieve duiding van gedrag; op de vraag wat jongeren daar in de auto komen doen, antwoordt iemand bijvoorbeeld: “jonko roken.”

### *TikToks*

Ook op TikTok is zichtbaar hoe gedrag rondom auto's wordt gedeeld. In een groot deel van de video's wordt het originele geluid gebruikt, zodat het motorgeluid, hard optrekken of het knallen van de uitlaat duidelijk hoorbaar is. In andere video's wordt juist een populaire TikTok-sound gebruikt. De auto's die worden getoond zijn vrijwel altijd luxe of sportieve modellen; in een van de aangeleverde TikToks is een auto met een buitenlands kenteken te zien. In meerdere TikToks lijkt het erop dat bestuurders bewust extra gas geven zodra zij merken dat ze worden gefilmd. De TikToks worden veelal voorzien van hashtags zoals #Rotterdam, #carsoftiktok en #carspotting, wat erop zou kunnen wijzen dat ze deel uitmaken van een bredere online autogemeenschap.

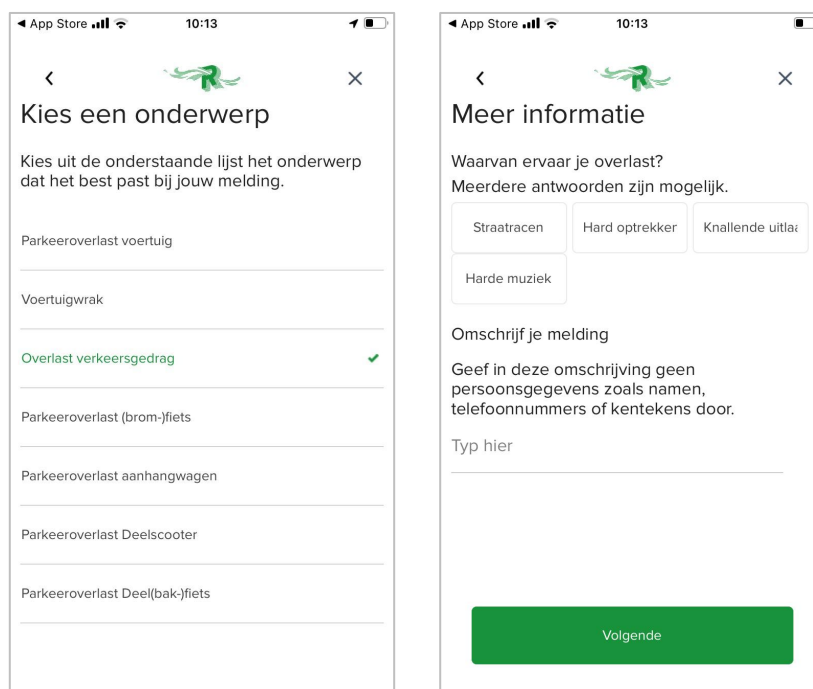
### **Antwoord deelvraag**

De concrete overlastgevende verkeersgedragingen die in onderzoek en documentatie over Rotterdam worden genoemd, zijn samengevat in Tabel 1. Opvallend is dat de beschreven gedragingen zowel binnen als buiten Rotterdam zeer uiteenlopend zijn. Er bestaat dus geen duidelijke consensus in de literatuur over welk type verkeersgedrag de meeste overlast veroorzaakt en daarom als prioriteit aangepakt zou moeten worden. Wel worden hard rijden, hard optrekken en knallende uitlaat het meest structureel gerapporteerd in de Rotterdamse literatuur. Uit meldingen van bewoners blijkt dat geluidsoverlast en racen hen het meest ergeren. De duidelijkste signalen van geluidsoverlast zijn toeteren op de Meent, luid optrekken en knallende uitlaat.

Hoewel de verschillende onderzoeken, rapportages en de bewonersmeldingen overlappende gedragingen benoemen, ontbreekt in de beschikbare bronnen vaak duidelijkheid over wat deze gedragingen precies inhouden. Bijvoorbeeld het begrip ‘showverkeer’ wordt op uiteenlopende manieren gebruikt. In het rapport van DTV Consultants B.V. (2023) omvat showverkeer gedragingen als hard optrekken, het afspelen van harde muziek en het gebruik van luide uitlaten. In andere documenten en in bewonersmeldingen worden deze gedragingen juist als afzonderlijke vormen van overlast beschreven, of vallen ze onder bredere categorieën zoals *geluidsoverlast* of *asociaal verkeersgedrag*. Daarbij wordt *asociaal verkeersgedrag* vaak niet verder gedefinieerd, vooral in meldingen van bewoners. De variatie in definities — en het

ontbreken daarvan — maakt het lastig om de aard en omvang van het probleem vast te stellen en om bronnen onderling te vergelijken.

De gemeente Rotterdam heeft inmiddels stappen gezet om bewoners via een app te laten melden en gedrag te categoriseren (zie Figuur 4 hieronder). Toch blijven er vragen bestaan. Zo is onduidelijk of mensen bij de categorie Hard optrekken vooral last hebben van het geluid of van de plotselinge versnelling. Daarnaast ontbreekt bijvoorbeeld een categorie *toeteren* en is er geen optie *overig* voor ander overlastgevend verkeersgedrag. Dit is relevant, omdat er veel verschillende soorten gedragingen zijn die bovendien waarschijnlijk sterk per locatie variëren.



**Figuur 4. Interface meldingsapplicatie bewoners**

In het onderzoek kwam ook de rol van social media duidelijk naar voren. Social media worden gebruikt als platform om mooie auto's te tonen. Dit versterkt het statusgevoel dat auto's hun bestuurders geven en heeft een aanzuigende werking: zowel eigenaren van auto's als carspotters weten dat er op de Meent op specifieke momenten veel bijzondere auto's rijden en komen hier bewust op af.

Ook voor het hangen op parkeerplekken speelt social media een rol, met name voor het onderling afstemmen van de locatie. Hierdoor worden bepaalde plekken — soms binnen korte tijd — spontaan verzamelpunten voor groepen.

De gedragingen die in onderzoek en documentatie over Rotterdam worden beschreven, vertonen in grote lijnen overeenkomsten met bevindingen uit andere nationale en internationale regio's. Ook buiten Rotterdam wordt te hard rijden consequent genoemd als een belangrijke bron van verkeersoverlast, terwijl gedragingen als hard optrekken in mindere mate, maar wel herkenbaar, terugkomen.

De specifieke context en verschijningsvorm van deze gedragingen verschillen echter per locatie (zie Tabel 3). Op basis van de beschikbare literatuur kan worden geconcludeerd dat te hard rijden zowel binnen als buiten Rotterdam het best gedocumenteerde en meest structureel onderzochte gedrag is, terwijl andere vormen van overlast minder systematisch zijn onderzocht in wetenschappelijke studies.

Naar aanleiding van de literatuur en de bewonersmeldingen adviseren wij om in gedragsinterventies in elk geval te focussen op toeteren (specifiek op de Meent), luid optrekken en te hard rijden. Deze inzet is het meest effectief wanneer deze in de zomermaanden plaatsvindt, startend in mei, en gericht op de avonduren tussen 20:00 en 00:00. Daarbij kan de nadruk worden gelegd op het begin en eind van de week.

Wij adviseren de gemeente daarnaast om (voor zover dit nog niet is gebeurd) een aanvullende analyse te maken van de bewonersmeldingen, waarbij locaties worden gecategoriseerd om inzicht te krijgen in waar racen en toeteren/geluidsoverlast het meest voorkomen.

Daarnaast raden wij aan om toekomstige meldingen (via 14010 en de app) zo te structureren dat ze bewoners stimuleren om expliciet aan te geven welk gedrag de overlastgever precies vertoont en welk element van dat gedrag hen het meest hinder geeft, bijvoorbeeld het geluid van racen of de onveiligheid op de weg. Hierdoor wordt het beter mogelijk om gericht te interveniëren.

Tot slot is bij interventies aandacht nodig voor de rol van social media, omdat online uitingen deze gedragingen kunnen versterken. Er kan bijvoorbeeld worden gekozen om een deel van de interventie te richten op het online domein of om relevant online verkeer te monitoren om beter zicht te krijgen op piekmomenten en verzamelgedrag.

# 5. Doelgroepen

## Aanpak

Om inzichten te krijgen in welke doelgroepen betrokken zijn bij overlastgevend verkeersgedrag in Rotterdam is literatuuronderzoek gedaan, zijn observaties uitgevoerd en interviews afgenomen. Daarbij is gebruikgemaakt van onderzoeken en documentatie over Rotterdam, aangevuld met rapporten en wetenschappelijke literatuur uit andere steden en landen, om te bepalen in hoeverre de bevindingen overeenkomen. De observaties en een interview bieden aanvullende context om de deelvraag te beantwoorden.

De onderzoeksvraag die in dit hoofdstuk centraal staat is: Welke doelgroepen die betrokken zijn bij overlastgevend verkeersgedrag worden in onderzoek en documentatie over Rotterdam onderscheiden, en in hoeverre komt dit overeen met bevindingen uit andere regio's?

## Doelgroepen in Rotterdam

### *Benoemde doelgroepen uit Rotterdam*

Onderstaande tabellen geven een overzicht van de doelgroepen (zie Tabel 4) en hun algemene kenmerken (zie Tabel 5) die in het rapport 'Patsergedrag in het verkeer veranderen vanuit gedragsperspectief' (D&B, 2021) en in het actieplan 'De Rotterdamse Verkeersaso Aanpak' (Karremans, 2023) worden genoemd. De algemene kenmerken zijn ook nog aangevuld met gegevens uit de 'Twee wekelijkse rapportage - bijzondere inzet Esch (JOZ, 2025)' en het rapport van Merkelbach, Dewies en Kooijman (2020) voor de gemeente Rotterdam. Samenvattingen van alle gebruikte bronnen over de doelgroepen en haar algemene kenmerken zijn opgenomen in Bijlage 3.

**Tabel 4. Doelgroepen die in documentatie binnen Rotterdam worden genoemd**

Groep	Bron
Automobilisten die geen eigen (luxe) auto bezitten, maar er wel een huren om (tijdelijk) te showen op hotspots	- (D&B, 2021) - (Karremans, 2023)
Autotuners die in groten getale samenkomen vanuit een hobby en passie voor auto's	- (D&B, 2021) - (Karremans, 2023)
Ondernemers (vaak wat ouder) die regelmatig een boete krijgen voor te hard rijden	(D&B, 2021)
Vermogende (jonge) mannen – soms influencers – die samenkomen op hotspots om te racen	(D&B, 2021)
Vermogende (jonge) mannen, soms influencers/youtubers die hun auto als marketinguiting zien en graag opvallen in de stad	(Karremans, 2023)
Jonge onervaren bestuurders die met snel verdiende geldbedragen in sportieve auto's rondrijden/-cruisen	(Karremans, 2023)

*Benoemde algemene kenmerken*

**Tabel 5. Algemene doelgroepskenmerken in Rotterdamse documentatie**

Kenmerk	Omschrijving	Bron
Geslacht	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Overgrote deel is man (98%)</li> <li>- Veelal mannelijke automobilisten</li> <li>- Overwegend mannen tussen 23 en 35 jaar, vrouwen vaak jonger tussen 18 en 23 jaar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (D&amp;B, 2021)</li> <li>- (Karremans, 2023)</li> <li>- (Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)</li> <li>- (Merkelbach, Dewies en Kooijman, 2020)</li> </ul>
Leeftijd	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Onder de 30 jaar</li> <li>- Jongvolwassenen tussen 18 en 35 jaar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (D&amp;B, 2021)</li> <li>- (Karremans, 2023)</li> <li>- (Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)</li> <li>- (Merkelbach, Dewies en Kooijman, 2020)</li> </ul>

Opleidingsniveau	84% heeft een lager of middelbaar opleidingsniveau	(D&B, 2021)
Culturele achtergrond	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Veel deelnemers opgegroeid binnen niet-westerse culturen, met name Marokkaanse, Turkse en Antilliaanse achtergrond</li> <li>- Relatief veel personen van Noord-Afrikaanse, Turkse en Midden-Oosterse afkomst</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (D&amp;B, 2021)</li> <li>- (Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)</li> </ul>
Woonsituatie/Woonplaats	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ongeveer 40% woont nog thuis</li> <li>- Overdag lokale jongeren uit de buurt, later op de avond jongvolwassenen van buiten de wijk, mensen komen overal vandaan en rijden van ver, om niet mensen tot last te zijn</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (D&amp;B, 2021)</li> <li>- (Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025)</li> <li>- Doelgroep interview</li> </ul>
Arbeidssituatie	80% heeft betaald werk	(D&B, 2021)
Overtredingsgedrag	Krijgen vaak bekeuringen en zijn vaak betrokken bij verkeersongevallen	(D&B, 2021)
Andere gedragingen	Sommige doelgroepleden vertonen grensoverschrijdend gedrag buiten het verkeer (zoals	(D&B, 2021)

	drugsdealen of criminele activiteiten)	
Autogebruik	Rijden wordt door 80% gezien als plezierige bezigheid	(D&B, 2021)

## Doelgroepen buiten Rotterdam

Onderstaande tabel (zie Tabel 6) geeft een overzicht van de doelgroepen die in literatuur buiten Rotterdam worden genoemd. De beschreven groepen variëren van jonge bestuurders en autoliefhebbers tot zakelijke veelrijders en jongeren die samenkomen rondom auto's als sociale activiteit. De doelgroepomschrijvingen verschillen per bron: sommige richten zich op specifieke subculturen of gedragspatronen, terwijl andere bredere profielen schetsen die in meerdere gemeenten of landen voorkomen. Samenvattingen van alle gebruikte bronnen zijn opgenomen in Bijlage 4.

Onderzoekers van het ministerie van Verkeer en Waterstaat benadrukken dat “de verschillen tussen doelgroepen zo groot zijn dat een uniforme aanpak niet uitvoerbaar is, waardoor een onderverdeling in subgroepen noodzakelijk wordt” (Kuiken, Barten & Fokkema, 2009).

**Tabel 6. Doelgroepen die in literatuur buiten Rotterdam worden genoemd**

Groep	Bron
Mensen die rijden en showen met relatief kostbare auto's op wegen in enkele wijken van Enschede, vooral in het zuiden van de stad. Soms worden daarbij de snelheidsregels (fors) overschreden.	Gemeente Enschede (2020)
Mensen die zich op parkeerplaatsen in (woon)wijken van Enschede, vooral rondom het Diekman, verzamelen om te 'chillen' vanuit personenauto's. Soms veroorzaakt dit geluidsoverlast door muziek, ronkende motoren of snel optrekken, en worden (grote) hoeveelheden eten- en afvalresten achtergelaten.	Gemeente Enschede (2020)
Vooral tieners die zich op een afgesproken parkeerplaats, onder andere bij de Grolsch Veste, verzamelen om tegen elkaar te gamen. Over het algemeen veroorzaakt deze groep weinig overlast, behalve wanneer zij samengaat met mensen die hanggedrag vertonen.	Gemeente Enschede (2020)
Autoliefhebbers die op een locatie, vaak een parkeerplaats, samenkomen om elkaars 'gepimpte' personenauto's te bewonderen. Het gaat om mensen uit alle leeftijdscategorieën, en het betreft meestal een statisch treffen waar ook families met kleine kinderen aanwezig zijn.	Gemeente Enschede (2020)
Autobestuurders die publiekelijk willen opvallen door extreem verkeersgedrag. Dit gebeurt willekeurig op openbare wegen en parkeerplaatsen in Enschede, waarbij	Gemeente Enschede (2020)

regelmatig verkeersregels en veiligheidsnormen worden overschreden.	
Criminele overtreeders die ook buiten het verkeer antisociaal of crimineel gedrag vertonen, vaak met weinig zelfcontrole	Kuiken, Barten en Fokkema (2009)
Jonge wegpiraten (18–24 jaar), vooral mannen die autorijden gebruiken als zelfexpressie en stoer gedrag vertonen	Kuiken, Barten en Fokkema (2009)
Bestuurders met een kort lontje die moeite hebben met emotieregulatie en agressief rijgedrag vertonen	Kuiken, Barten en Fokkema (2009)
Zakelijke veelrijders (25–50 jaar) met hoog kilometrage die berekenend overtreden, vaak door structureel te hard rijden	Kuiken, Barten en Fokkema (2009)
Handelaren in tweedehands luxeauto's die tijdelijke toegang hebben tot luxeauto's en zich dan identificeren met rijke autobezitters	Prabowo et al. (2022)
Jonge mannelijke bestuurders die van buiten de stad komen	Lumsden (2014)
Jongeren die samenkomen om auto's te tonen en te socializen	Lumsden (2014)

## Observaties

Uit vrijdagavondobservaties van de onderzoekers komen de volgende inzichten naar voren:

- **West-Kruiskade:** Hier werd geen doelgroep waargenomen.
- **Witte de Withstraat:** In de Witte de Withstraat reden veel dure auto's (BMW, Audi, Mercedes, etc.) en hadden sommige auto's buitenlandse kentekens, zoals Duits en Belgisch.
- **Meent:** Op de Meent reden ook veel dure auto's, zoals BMW, Audi, Mercedes, etc. Mensen op straat droegen chiquere kleding dan op andere geobserveerde plekken.
- **Noordereiland:** Op het Noordereiland werd geobserveerd dat veel mensen alleen of met twee personen in een auto zaten op een parkeerplek. Iets later werden ook groeiende groepen auto's die bij elkaar staan geobserveerd. Er staan zowel goedkopere als wat luxere modellen en over het algemeen wordt een jonge doelgroep gespot: meestal in de 20 geschat.
- **Nassaukade:** Hier werd geen doelgroep waargenomen.

## Interviews

Een politiedeskundige noemt in een interview naïviteit van nieuwe bestuurders. Hij geeft aan dat nieuwe bestuurders soms inzicht en vaardigheden missen maar wel direct een auto kunnen huren met een sterke motor. "Als je net een dag je rijbewijs hebt dan kan het al, dan heb je misschien nog geen inzicht of vaardigheden of kennis."

## Antwoord deelvraag

Op basis van het literatuuronderzoek, de observaties en de interviews ontstaat het beeld dat de samenstelling van de doelgroepen sterk verschilt per locatie in Rotterdam.

In de bestaande Rotterdamse documentatie worden doelgroepen echter niet vaak en zelden gestructureerd genoemd. Wanneer dit wel gebeurt, is onduidelijk op welke bron de indeling is gebaseerd. Een rapport van D&B (2021) benadrukt bovendien dat meer structureel contact met de doelgroep zelf nodig is om beter te begrijpen wie zich op welke plek bevindt en welke gedragingen daarbij horen. Op dit moment is dus nog niet duidelijk welke doelgroepen gekoppeld zijn aan specifieke locaties of gedragingen. Daarnaast geeft internationale literatuur weinig aanknopingspunten om deze vraag te beantwoorden.

Ook de observaties bieden slechts beperkte aanwijzingen over concrete doelgroepen. Zo werden op de Meent en de Witte de Withstraat veel luxe auto's gezien, terwijl het Noordereiland een gemengd beeld toonde van zowel dure als minder dure auto's. Opvallend is dat zich op het Noordereiland groepen verzamelden, terwijl in de binnenstad juist meer sprake was van individuele bestuurders die rondreden. Zowel mannen als vrouwen werden geobserveerd achter het stuur op beide plekken. Op basis van deze patronen wordt vermoed dat de binnenstad (Witte de With, Meent, West-Kruiskade) en de buitengebieden (zoals Noordereiland, Nassaukade, Maasboulevard en De Esch) verschillende typen doelgroepen aantrekken. Dit vraagt om verdiepend onderzoek om deze veronderstellingen te bevestigen.

Globaal lijken zich twee soorten omgevingen af te tekenen voor deze doelgroepen:

1. Publiekslocaties, zoals de Meent en Witte de Withstraat, waar meer stedelijke, zichtbare gedragingen plaatsvinden. Hier worden mooie auto's 'geshowd' aan publiek, bijvoorbeeld op terrassen;
2. Rustigere verzamelplekken, zoals het Noordereiland of De Esch, waar mensen samenkomen met auto's en tijd met elkaar doorbrengen.

Tussen deze locaties kan echter overlap of uitwisseling bestaan: de bezoekers van de Meent kunnen bijvoorbeeld verschillen van die op de Witte de Withstraat en op het Noordereiland bevindt zich mogelijk weer een andere groep dan bij De Esch. Dit benadrukt opnieuw de noodzaak van langdurig en structureel contact met de doelgroep zelf om patronen beter te begrijpen.

Wat verder opvalt, is de rol van vrouwen. Tijdens de observaties werden zowel mannen als vrouwen geobserveerd, terwijl in eerdere rapporten wordt gesteld dat bijna alle overlastgevers mannen zijn. In onze observaties kwam dat beeld niet naar voren, hoewel er ook nauwelijks ernstig overlastgevend gedrag werd waargenomen, slechts incidenteel hard optrekken, luide muziek of langzaam rondrijden. Mogelijk zijn het uiteindelijk vooral mannen die overgaan tot gedrag dat daadwerkelijk overlast veroorzaakt, maar zijn vrouwen wel onderdeel van de bredere groep die aanverwant

gedrag vertoont, zoals showrijden of samenkomen met de auto. Dit dient verder onderzocht te worden.

Tot slot blijft het onduidelijk wie precies de gerelateerde onschuldige gedragingen, zoals showrijden en samenkomen vertoont en wie daadwerkelijk verantwoordelijk is voor overlastgevend gedrag. Zowel uit de literatuur als uit de observaties blijkt dat dit onderscheid momenteel nog niet scherp te maken is. Verdere analyse en directe dialoog met de doelgroep zijn daarom essentieel om beter zicht te krijgen op de achterliggende profielen, motivaties en dynamieken per locatie.

## 6. Drijfveren

### Aanpak

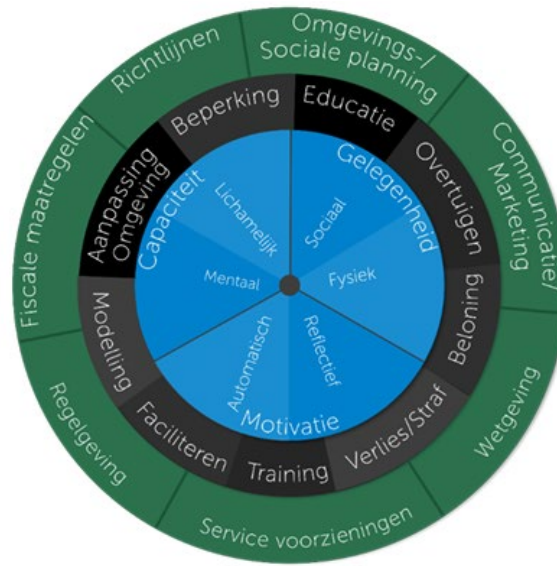
Om te achterhalen welke factoren bijdragen aan overlastgevend verkeersgedrag in Rotterdam, is gebruikgemaakt van een combinatie van literatuuronderzoek, observaties en interviews. Naast de eerder beschreven drijfveren van overlastgevend gedrag in de documentatie over Rotterdam zijn er drijfveren aangevuld.

De onderzoeksvraag die in dit hoofdstuk centraal staat is: Zijn er aanvullingen op de drijfveren van overlastgevend verkeersgedrag zoals eerder beschreven in onderzoek en documentatie over Rotterdam?

In gedragsonderzoek wordt vaak gekozen om de drijfveren voor de gewenste alternatieve gedraging te analyseren in plaats van het ongewenste gedrag. In dit vraagstuk is (nog) geen alternatief bekend, dus wordt het overlastgevende gedrag als uitgangspunt genomen. Het onderzoek naar de factoren die dit gedrag stimuleren, is gebaseerd op het COM-B-model, een onderdeel van het gedragsveranderingswiel (Michie et al., 2011).

Factoren die gedrag beïnvloeden – oftewel barrières en motivatoren – worden volgens het COM-B-model gegroepeerd in zes soorten drijfveren, namelijk:

1. **Reflectieve motivatie:** Vindt iemand het belangrijk om zich op een bepaalde manier te gedragen? Dient dit een doel of past het bij hun identiteit?
2. **Automatische motivatie:** Gedraagt iemand zich overlastgevend uit gewoonte of vanwege een bepaalde emotie?
3. **Fysieke gelegenheid:** Stimuleert de fysieke omgeving, zoals de inrichting van de ruimte, het overlastgevende gedrag?
4. **Sociale gelegenheid:** Stimuleren anderen het overlastgevende gedrag?
5. **Mentale capaciteit:** Heeft iemand de kennis, aandacht, het begrip en andere benodigde mentale vaardigheden om zich niet overlastgevend te gedragen?
6. **Lichamelijke capaciteit:** Heeft iemand de lichamelijke vaardigheden om overlastgevend gedrag te vertonen? Deze drijfveer is niet van toepassing in dit vraagstuk.



Figuur 5: Het gedragsveranderingswiel (Michie et al., 2011)

Het COM-B-model biedt ons de mogelijkheid om het gedrag van de doelgroep te begrijpen. Door te achterhalen welke barrières of motivatoren een rol spelen, kunnen passende interventies worden ontwikkeld. Het doorgronden van deze factoren draagt zo bij aan de ontwikkeling van effectieve en wetenschappelijk onderbouwde interventies.

### **Drijfveren uit literatuur en interviews**

In dit hoofdstuk zijn de inzichten uit de literatuur, observaties en de interviews samengebracht om een overzichtelijk beeld te geven. Veel van de beschreven drijfveren hebben geen betrekking op één specifieke gedraging, maar op gedrag in het algemeen. Daarom is in elke tabel een onderscheid gemaakt tussen drijfveren die gelden voor algemeen overlastgevend gedrag en drijfveren die specifiek zijn voor bepaalde gedragingen.

Onderzoekers van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vatten de drijfveren treffend samen: de factoren lopen sterk uiteen, en opvallend genoeg ligt de oorzaak van het probleem vaak buiten het verkeer zelf (Kuiken, Barten & Fokkema, 2009).

## Mentale capaciteit

Niet-gespecificeerd gedrag	Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<b>Gebrekkige zelfreflectie</b>	In het <b>D&amp;B (2021)</b> rapport wordt gesteld dat de doelgroep over het algemeen weinig zelfreflectie heeft en niet nadenkt over het eigen gedrag en de mogelijke gevolgen daarvan. Daarnaast zouden de doelgroepleden hun eigen vaardigheden in het verkeer overschatten, waardoor verkeerssituaties soms onrealistisch worden ingeschat.	Uit interviews kwamen aanwijzingen naar voren dat gebrekkige zelfreflectie een rol kan spelen bij overlastgevend gedrag in Rotterdam. Een <b>politiedeskundige</b> zei hierover: "Als je net een dag je rijbewijs hebt dan kan het [een dure auto huren] al, dan heb je misschien nog geen inzicht of vaardigheden." Ook beschreven <b>jongeren</b> dat ze wanneer een vriend achter het stuur zat meer bezig waren met de veiligheid, terwijl bij het zelf rijden de kick van risicovol gedrag de overhand kan nemen.
<b>Emotionele ontregeling</b>	Niet teruggevonden.	Sterke emoties kunnen de overhand nemen en overlastgevend gedrag stimuleren. "One participant felt his driving passion became so emotional that he lost control of the atmosphere while driving a luxury car." ( <b>Prabowo et al., 2022</b> ).
<b>Inlevingsvermogen</b>	Niet teruggevonden.	In het verkeer ben je meestal niet alleen, zeker niet in Rotterdam. Het is dus belangrijk om je te kunnen inleven in de ander om rekening met hen te houden. Een gebrek hieraan kan leiden tot overlastgevend gedrag ( <b>Kuiken, Barten en Fokkema, 2009</b> )
<b>Psychische stoornissen en gedragsproblemen</b>	Niet teruggevonden.	Er is een relatie tussen agressief gedrag en een aantal psychische aandoeningen. Karaktereigenschappen zoals impulsiviteit, gebrekkig inlevingsvermogen en competitiedrang spelen hier een rol in ( <b>Kuiken, Barten en Fokkema, 2009</b> )

## Reflectieve Motivatie

Niet-gespecificeerd gedrag	Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<p><b>Behoeft een autonomie en eigen identiteit</b></p>	<p>In het <b>D&amp;B (2021)</b> rapport wordt verondersteld dat de doelgroepleden die patsergedrag vertonen en in een cultuur zijn opgegroeid waar hiërarchie belangrijk is, weerstand voelen tegen anderen die zeggen wat ze wel en niet mogen doen. Deze weerstand zou ontstaan vanuit een sterke behoefte aan autonomie. <b>Merkelbach, Dewies en Kooijman (2020)</b> benoemen een soortgelijk effect, namelijk het overtreden van de regels als manier om aan te tonen dat zij zelf bepalen wat zij doen.</p>	<p>Geen nieuwe inzichten</p>
<p><b>Lage subjectieve pakkans</b></p>	<p>Volgens <b>D&amp;B (2021)</b> is de ervaren pakkans laag, omdat er weinig handhaving is. Daarnaast is patsergedrag niet altijd strafbaar, wat bijdraagt aan een gevoel van ontastbaar zijn.</p>	<p>In een interview met een <b>politiedeskundige</b> werd aangegeven dat mensen die kwaad in de zin hebben zich bewust misdragen in een huurauto, omdat zij denken dat de pakkans dan klein is.</p>
<p><b>Flirten</b></p>	<p>Volgens <b>Merkelbach, Dewies en Kooijman (2020)</b> gebruiken mannen uit sommige subculturen hun auto en rijstijl als een manier om indruk te maken op de andere sekse.</p>	<p>Luxe consumptie wordt gebruikt als middel om seksuele aantrekkelijkheid te vergroten en vooral gericht op korte termijn-verleiding: indruk maken, begeerte opwekken en snelle bevestiging krijgen van aantrekkingskracht en status (<b>Cohen et al., 2022</b>). Ook in Amsterdam werd flirten geobserveerd waar jongeren met auto's elkaar ontmoetten op een bedrijventerrein. De <b>onderzoeker</b> vertelde hierover: Uit het onderzoek bleek echter dat deze omgeving voor jongeren juist goed werkt als ontmoetingsplek — een plek om te flirten, stoom af te blazen en te spelen</p>
<p><b>Schijn van succes ophouden</b></p>	<p>Volgens <b>Merkelbach, Dewies en Kooijman (2020)</b> wordt de auto door sommigen gezien als middel om de schijn van succes op te houden. Dit</p>	<p>Geen nieuwe inzichten.</p>

geldt vooral voor mannen met een lage sociaaleconomische status en in een traditionele masculiene cultuur.

Showrijden of huur/aanschaf luxe auto	Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<b>Status</b>	Volgens <b>D&amp;B (2021) en Merkelbach, Dewies en Kooijman (2020)</b> zijn status en identiteit belangrijk voor de doelgroep. Status krijgen zij door het vertonen van patsergedrag in een mooie, dure auto. De auto zou onderdeel zijn van iemands identiteit en dienen als het middel om openlijk mee naar buiten te treden. Rijden in een luxe auto zou mannelijkheid, succes en volwassenheid aantonen. Volgens Merkelbach, Dewies en Kooijman (2020) willen bestuurders omstanders imponeren.	De bevinding dat het rijden in een luxe auto wordt gestimuleerd door het verlangen naar status, wordt bevestigd door meerdere internationale onderzoeken ( <b>Cohen et al., 2022; Sharma et al., 2021</b> ). Ook in een interview met <b>jongeren</b> komt dit duidelijk naar voren: “Als je jong bent en je hebt een dure auto, wil je graag gezien worden. Dat mensen vinden dat je een mooie wagen hebt.”
<b>Identificatie met een merk</b>	Niet teruggevonden.	De band met een merk of model kan onderdeel zijn van de persoonlijke identiteit ( <b>Sharma et al., 2021</b> ).
<b>Onderscheidingsdrang</b>	Niet teruggevonden.	Het bezit van een specifieke auto geeft het gevoel uniek te zijn. Exclusiviteit vergroot de persoonlijke trots en charme van het bezit en geeft een superieur gevoel ( <b>Cohen et al., 2022, Sharma et al., 2021</b> ).
<b>Groepsidentiteit</b>	Niet teruggevonden.	Het hebben van een specifieke soort vervoersmiddel zorgt ervoor dat mensen deel uit kunnen maken van een exclusieve gemeenschap. Het aansluiten bij zo'n groep versterkt het gevoel van erbij horen en status ( <b>Sharma et al., 2021</b> ).
<b>Kenmerken auto</b>	Niet teruggevonden.	Luxeauto's worden gekocht vanwege hun prestaties, technologie en kwaliteit ( <b>Sharma et al., 2021</b> ).

Samenkomen met meerdere auto's	Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<b>Sociale ontmoetingen</b>	Volgens <b>D&amp;B (2021)</b> kan het vertonen van patsergedrag gezien worden als een sociale activiteit, waar de auto dient als sociaal bindmiddel en als veilige ontmoetingsplek. Naast dat patsergedrag kan zorgen voor verbroedering, zou het soms leiden tot onderlinge concurrentie en haantjesgedrag.	Uit <b>onderzoek</b> op een bedrijventerrein in Amsterdam waar overlast werd gemeld bleek dat jongeren deze plek gevonden hadden als goede ontmoetingsplaats in het weekend. Ook <b>jongeren</b> uit Rotterdam geven aan dat zij zich vaak verzamelen op parkeerplekken om samen te zijn. Ze beschrijven dit als een gezellige, gezamenlijke ervaring: "Je komt er bekenden tegen – het is echt een ontmoetingsplek."
Onderhuren auto's	Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<b>Lage subjectieve pakkans</b>	Niet teruggevonden.	Een <b>politiedeskundige</b> geeft aan dat anonimiteit en het idee van een lage pakkans een motivator is om een auto te huren als je wat kwaads in de zin hebt.

### Automatische motivatie

Meerdere gedragingen	Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<b>Plezier en hobby</b>	Volgens <b>D&amp;B (2021)</b> voorziet patsergedrag in de sterke behoefte van de doelgroep aan plezier en sensatie, omdat het gedrag zelf en de beloning (aandacht/status) zorgt voor een kick. Autorijden wordt volgens de doelgroep gezien als hobby.	Uit verschillende bronnen blijkt dat veel gedragingen worden gedreven door plezier, interesse of hobby. <b>Sharma en collega's (2021)</b> beschrijven hoe gevoelens van plezier en blijdschap een rol spelen bij de aanschaf van een luxe auto. Ook <b>jongeren</b> geven in interviews aan dat het tonen en spotten van auto's voor velen een echte hobby is, voortkomend uit passie voor auto's. Het <i>finetunen</i> van auto's hoort daar volgens hen ook bij. Daarnaast benadrukken zij het genieten van de ontmoetingen buiten met

		<p>elkaar: “Genieten van het uitzicht, genieten van de skyline.” Een jongerenwerker omschrijft dit als een nieuwe manier van samenkomen: “Net als de evolutie van fiets naar auto – auto’s zijn gewoon een hobby, het is de jeugd.” Tot slot schrijft de <b>NOS (2025, 1 november)</b> in een artikel over illegale straatraces in het havengebied in Amsterdam: Op deze zondagmiddag waren zo'n veertig drifters en toeschouwers aanwezig. "Op drukke dagen komen er wel vijfhonderd mensen uit het hele land", weet Pijl. "Sommigen nemen hun gezin mee. Voor velen is het een grote passie."</p>
<p><b>Macht controle</b></p>	<p><b>en</b> Niet teruggevonden.</p>	<p>Bestuurders ervaren plezier aan het gevoel van controle en macht dat autorijden geeft. De auto fungeert daarbij als symbool van kracht en beheersing, wat kan leiden tot gevoelens van superioriteit. Dit versterkt soms ook arrogantie, roekeloos en egoïstisch gedrag op de weg (<b>Prabowo et al., 2022; Kuiken, Barten en Fokkema, 2009</b>).</p>
<p><b>Hard rijden</b> <b>Sensatie</b></p>	<p><b>Uit eerdere documentatie</b> <b>D&amp;B (2021)</b> benoemt sensatie samen met plezier als een drijvende factor van patsergedrag.</p>	<p><b>Nieuwe informatie</b> In internationale literatuur wordt sensatiezucht genoemd als een belangrijke drijfveer: hard rijden vervult de behoefte aan spanning en sensatie en zorgt voor een adrenaline boost (<b>Prabowo et al., 2022; Kuiken, Barten en Fokkema, 2009</b>). Ook in de gesprekken met <b>jongeren</b> komt dit duidelijk naar voren: “Als je het gaspedaal indrukt, het gevoel dat je meemaakt — dat je in je stoel wordt gedrukt — dat geeft een kick. Je krijgt er adrenaline van, en dat voelt goed. Je krijgt er een lach van op je gezicht en het geeft je rust. Je weet</p>

		dat je in zo'n snelle auto binnen een paar seconden die kick kunt krijgen."
<b>Competitie</b>	<b>Merkelbach, Dewies en Kooijman (2020)</b> benoemen dat autoracen een competitie is waarmee bestuurders aanzien in een groep verdienen.	Competitiedrang kan een rol spelen in grensoverschrijdend gedrag en wordt gezien als karaktereigenschap <b>(Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)</b> .
<b>Zelfbeeld</b>	Niet teruggevonden.	Het rijden op hoge snelheid versterkt het positieve zelfbeeld van de bestuurder. Het geeft een gevoel van trots en bevestiging van eigen kunnen. De luxe auto fungeert daarbij als ego-booster, die het gevoel van belangrijkheid en autonomie tijdelijk vergroot <b>(Prabowo et al., 2022)</b> .

### *Reflectief en automatisch*

Sommige drijfveren vallen zowel onder de reflectieve als de automatische motivatie. Ze kunnen zich uiten als een bewuste doelstelling, maar ook voortkomen uit gewoonte of emotie, en het gedrag daarmee op een minder bewuste manier aansturen.

Niet-gespecificeerd gedrag		Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<b>Behoeft respect erkenning</b>	<b>aan en</b>	Niet teruggevonden.	Het rijgedrag is deels gemotiveerd door de wens om gerespecteerd te worden en niet minderwaardig over te komen <b>(Prabowo et al., 2022)</b> .
<b>Opvoeding</b>		Niet teruggevonden.	In een interview met <b>jongeren</b> en een jongerenwerker kwam opvoeding naar voren als mogelijke stimulerende factor: "veel jongens zijn van kleins af aan opgegroeid met auto's. Die spelen dan al met auto's. Als je klaar bent met school ga je daarna meteen weer auto's kijken en ook op het internet zoeken. Als je dan zo'n auto

voorbij ziet komen in het echt en het verhaal erachter weet, dat is vet.”

Showrijden en luxe auto's huren/kopen	Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<b>Behoeftte aan aantrekkelijkheid</b>	Niet teruggevonden.	<b>Cohen en collega's (2022)</b> verwijzen naar de behoefte om bewondering op te wekken door middel van luxe auto's. "Displaying luxury possessions could signal male attractiveness. Posturing (i.e., standing on, sitting in) with powerful sports cars or luxury SUVs, often alone, reflects highly masculinized RKOI performances, intended to impress and signal dominance and control."
<b>Zelfwaardering</b>	Niet teruggevonden.	Het hebben van een luxe auto vergroot volgens <b>Sharma en collega's (2021)</b> het gevoel van eigenwaarde.

### Sociale omgeving

Niet-gespecificeerd gedrag	Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<b>Straatcultuur en lifestyle</b>	Volgens <b>D&amp;B (2021) en Merkelbach, Dewies en Kooijman (2020)</b> is patsergedrag onderdeel van de straatcultuur en lifestyle van de doelgroep en is dit ook terug te zien in bijvoorbeeld muziek- en kledingkeuze. Doelgroepleden zouden zich binnen een ecosysteem bevinden, waarin dezelfde normen en waarden worden aangehangen, leden hetzelfde (probleem)gedrag vertonen en er binnen dit systeem goedkeuring of beloning plaatsvindt voor het gedrag. Hier komt bij dat	Geen nieuwe inzichten.

	doelgroepleden erg gevoelig zouden zijn voor het gedrag van belangrijke anderen binnen het ecosysteem en geneigd zijn dit gedrag op te volgen.	
<b>Sociaal-maatschappelijke problematiek</b>	Volgens <b>D&amp;B (2021)</b> is patsergedrag vaak het gevolg van een groter sociaal maatschappelijk probleem. Een onstabiele thuissituatie en het ontbreken van sociale controle is hier onderdeel van. Hoewel de doelgroep snel in weerstand komt wanneer een ander hen vertelt wat zij wel of niet mogen doen, hebben zij wel veel respect voor mensen die zij als belangrijk beschouwen.	Geen nieuwe inzichten.
<b>De auto als masculien symbool in de Nederlandse cultuur</b>	<b>Merkelbach, Dewies en Kooijman (2020)</b> geven aan dat het overlastgevend gedrag niet en afwijking is van de dominante cultuur, maar een versterking hiervan. Zij halen stoere autoreclames, verheerlijking van hard rijden door sommige politieke partijen en succesvolle Nederlanders die hun status tonen met een relatief dure auto.	Geen nieuwe inzichten.
<b>Elkaar opzweepen</b>	Niet teruggevonden.	Zowel in een interview met <b>jongeren</b> als het interview met een <b>politiedeskundige</b> komt de impact van sociale interactie naar voren. Volgens de politiedeskundige ziet de politie vaak dat mensen zich laten meeslepen met de groep en in het moment, “dat zie je vooral in trouwstoeten.” Ook jongeren geven hier blijk van: “mensen om je heen lokken je ook wel een beetje uit. Dat ze willen dat je gas gaat geven.”
<b>Sociale normen m.b.t. overtreden</b>	Niet teruggevonden	Weggebruikers kunnen het idee hebben dat een groot deel van de weggebruikers zich niet aan de regels houdt ( <b>Kuiken, Barten en Fokkema, 2009</b> ).

Overlast gerelateerd aan samenkomen met meerdere auto's	Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<b>Niet welkom zijn</b>	Niet teruggevonden.	Een <b>onderzoeker</b> uit Amsterdam met ervaring met de doelgroep geeft aan dat jongeren zich minder verantwoordelijk voelen voor de ruimte omdat ze nergens echt welkom zijn en zich niet welkom voelen. “Ze moeten hun eigen plekken ‘illegaal’ creëren. Dat zorgt er juist voor dat ze zich minder verantwoordelijk voelen voor zo’n plek — want als een plek niet van jou is, kun je er ook moeilijk zorg voor dragen.”
<b>Negatieve interactie met politie</b>	Niet teruggevonden.	<b>Jongeren</b> geven in een interview aan dat zij zich soms in de gaten gehouden voelen door de politie. Zij zeggen hierover: “Het gevoel hebben in de gaten te worden gehouden door de politie. Ook al veroorzaak je geen overlast, de politie komt toch wel langs. Uit moeten stappen voor politie, paspoort laten zien, even in de auto kijken, dat zorgt voor irritatie. Het kost ook tijd namelijk.” Op andere momenten in het interview geven ze ook aan dat ze de politie begrijpen: “Agenten moeten ook gewoon hun werk kunnen doen, het is hun werk, als ze nieuwsgierig zijn mogen ze komen kijken. Maar tegelijkertijd wekt het soms irritatie op als ze verder gaan en bijvoorbeeld de auto helemaal willen doorzoeken.”

## Fysieke omgeving

Niet-gespecificeerd gedrag	Uit eerdere documentatie	Nieuwe informatie
<b>Indeling weg</b>	Volgens <b>D&amp;B (2021)</b> is de fysieke omgeving vaak zo ingericht dat het patsergedrag uitlokt en/of makkelijker maakt.	Tijdens de observaties vallen een aantal plekken op die hard rijden stimuleren. De West-Kruiskade heeft een breed wegdek dat eigenlijk gedeeld moet worden met de tram en fietsers, maar als die er niet zijn dan kan het voelen als veel ruimte en uitnodigen tot racen. Het Noordereiland loopt in een soort circuitvorm en zou kunnen uitnodigen tot racen. Ook bij de Nassaukade zat een ruime bocht die zou kunnen uitnodigen tot driften of scheuren.
<b>Lage pakkans</b>	Volgens <b>D&amp;B (2021)</b> is de ervaren pakkans laag, omdat er weinig handhaving is. Ook is patsergedrag niet altijd strafbaar, wat bijdraagt aan een gevoel van ontastbaar zijn.	De geïnterviewde politiedeskundige geeft aan dat de pakkans voor overlastgevende gedragingen laag is.
<b>Prikkelrijke omgeving</b>	Niet teruggevonden.	De West-Kruiskade en Witte de Withstraat zijn omgevingen met veel geuren, geluiden, lichten en andere prikkels, wat stimulerend zou kunnen werken en impulsief gedrag in de hand kan werken.
<b>Type auto</b>	Niet teruggevonden.	Uit wetenschappelijke literatuur en in een interview met jongeren kwam naar voren dat een luxe auto impulsief gedrag kan stimuleren. Een respondent uit het onderzoek van <b>Prabowo en collega's (2022)</b> geeft aan dat hij controle verliest doordat hij emotioneel opgaat in de omgeving van de luxe auto. De jongeren bevestigen dit: "met een snelle auto kom je eerder in de verleiding om een beetje te gaan spelen en af en toe sneller te rijden." En "de aantrekkingskracht ervan is dat je in de auto grenzen kan opzoeken,

<b>Tijdsdruk</b>	Niet teruggevonden	wat risico's met zich mee kan brengen. Als je een snelle auto hebt dan daagt het misschien ook een beetje uit om het uiterste eruit te halen. Kijken wat de auto wel en niet kan. “ In de Westerse maatschappij staan mensen steeds meer onder tijdsdruk. Daarbij leidt vertraging snel tot stress en wordt rijden gezien als ‘verspilde tijd’ die zo kort mogelijk moet worden gehouden <b>(Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)</b> .
<b>Korte tijd voor beslissingen</b>	Niet teruggevonden	In het verkeer hebben bestuurders over het algemeen een korte tijd om beslissingen te maken en weinig tijd om het perspectief van een ander in te nemen <b>(Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)</b> .
<b>Beperkte feedback</b>	Niet teruggevonden	In het verkeer krijgen bestuurders weinig feedback wanneer zij iets doen wat anderen als onprettig of asociaal zien <b>(Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)</b> .
<b>Beschermde omgeving van de auto</b>	Niet teruggevonden	Onderzoekers stellen dat tijdens het autorijden de afstand relatief groot voelt tussen de bestuurder en de buitenwereld. Zij worden afgeschermd door de cocon die de auto om hen heen vormt. Hierdoor komt het minder goed over wat de ander kan voelen <b>(Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)</b> .
<b>Mate van anonimiteit op de weg</b>	Niet teruggevonden	In vergelijking met andere gedragingen in ons leven zijn bestuurders op de weg vrij anoniem. Zij komen vooral mensen tegen die zij niet kennen en kunnen daarom makkelijk weggomen <b>(Kuiken, Barten en Fokkema, 2009)</b> .
<b>Showrijden</b>	<b>Uit eerdere documentatie</b>	<b>Nieuwe informatie</b>
<b>Stadse uitstraling</b>	Niet teruggevonden.	<b>Cohen en collega's (2022)</b> beschrijven een sterke associatie tussen de stad en luxe auto's. Door de

		auto in een stedelijke setting te tonen, benadrukt de eigenaar dat hij thuishoort in een wereld van luxe. Dit verband wordt in de <b>observaties</b> bevestigd, luxe auto's worden vooral geobserveerd in de binnenstad van Rotterdam op drukke plekken
<b>Luxeuze uitstraling</b>	Niet teruggevonden.	In de <b>observaties</b> valt op dat het aantal luxe auto's het hoogst is op de Meent, een straat met een chique uitstraling en een concentratie van prestigieuze winkels.
<b>Aanwezig publiek</b>	Niet teruggevonden.	In de <b>observaties</b> komt naar voren dat showrijden (het langzaam door de straat rijden met een opvallende auto) vooral plaatsvindt in straten met veel terrassen langs de weg. Dit kan worden geïnterpreteerd als een vorm van publieksgericht gedrag, waarbij bestuurders mogelijk genieten van de aandacht of bewondering van het aanwezige publiek.
<b>Samenkomen met meerdere auto's</b>	<b>Uit eerdere documentatie</b>	<b>Nieuwe informatie</b>
<b>Rustige omgeving met uitzicht</b>	Niet teruggevonden.	Uit de <b>observaties</b> en de <b>interviews</b> kwam naar voren dat een rustige omgeving met parkeerplekken en een fijn uitzicht samenhangen met het verzamelen van jongeren met auto's. Op het Noordereiland was het stil, er waren weinig mensen op straat en er was geen handhaving aanwezig. Daarnaast waren er veel parkeerplekken aan het water met een mooi uitzicht over Rotterdam. Jongeren zeiden hierover: "Maasboulevard en Noordereiland zijn de perfecte plek om te komen, want dat zijn mooie plekken aan het water, waar je de boten voorbij ziet varen. Daarnaast is het daar rustig."

**Rekening houden met bewoners** Niet teruggevonden.

**Jongeren** geven in een interview aan te begrijpen dat omwonenden last kunnen hebben van hen en dat proberen te voorkomen: " [We gaan] het liefst naar een plek waar weinig mensen lopen om zo ook rekening te houden dat mensen geen overlast ervaren. Er wordt ver gereden vanaf de eigen woonplaats om naar een plek te gaan waar mensen geen overlast ervaren, zodat er geen last is van auto lichten die aan staan, of muziek of mensen die hard praten. Je wilt doen waar je zin in hebt, ook even je muziek aan zetten, maar niet mensen tot last zijn. Een artikel van de **NOS (2025, 1 november)** schrijft dat een drifter die meedoet aan illegale straatraces het volgende zegt over de locatie: "We zoeken expres dit soort afgelegen industriegebieden op, want hier zijn we zo min mogelijk mensen tot last"

**Problemen met politie voorkomen** Niet teruggevonden.

**Jongeren** geven in een interview aan bewust na te denken over hun locatiekeuze om problemen met de politie te voorkomen: "Je moet nadenken of je wel goed zit op een bepaalde plek en of het geen narigheid kan opleveren. Je weet dat als je overlast veroorzaakt, de politie erbij kan komen, en dat wil je niet. Het voelt onprettig als de politie aantekeningen maakt van je auto en van de mensen die erin zitten."

### *Fysieke en sociale omgeving*

Uit de interviews met jongeren komt naar voren dat zogenoemde *hotspots* groeien door een combinatie van aantrekkingskracht, ontmoetingen en (online) zichtbaarheid. De Meent wordt daarbij genoemd als voorbeeld.

Jongeren vertellen dat “dit de enige plek is waar je sommige auto’s kunt spotten. Het geeft plezier, het is een hobby.” De straat heeft een luxueuze uitstraling en “de glazen McDonald’s staat erom bekend.”

Een vergelijkbaar beeld ontstaat bij andere plekken, zoals de Maasboulevard en De Esch. “Maas B is beroemd geworden. Naar De Esch komen ook mensen van ver.” Volgens de jongeren komt dat niet alleen door de ligging, maar ook door de praktische omstandigheden: “Vanaf daar kan je echt alle kanten op, zelfs naar Brabant. Er is een benzinstation, grote parkeerplekken, er passen misschien wel 200 auto’s bij elkaar.”

Daarnaast vervullen deze plekken een sociale functie. “Je komt bekenden tegen: je kan er zomaar je neef tegenkomen en zijn vrienden. Het is een plek waar iedereen komt.” Via sociale media verspreiden video’s van de Meent en auto’s bij de glazen McDonald’s zich snel. Hierdoor ontstaat wat jongeren een “verdubbel-effect” noemen: “Een hotspot zoals de Meent groeit ook door social media-aandacht. Als iemand er eenmaal is geweest en mensen blijven komen, dan groeit dat vanzelf. Mensen weten: op de Meent is de carspot.”

Zo ontstaat een zuigende werking: de luxe uitstraling trekt bestuurders aan, de bijzondere auto’s trekken carspotters, en de beelden online zorgen ervoor dat steeds meer mensen elkaar daar opzoeken — tot de plek uiteindelijk een echte hotspot wordt.

## Antwoord deelvraag

Uit de literatuur, interviews en observaties komt een veelzijdig beeld naar voren van de drijfveren achter overlastgevend gedrag. In vergelijking met de beschikbare documentatie vanuit Rotterdam zijn veel aanvullende inzichten gevonden. Alleen in een rapportage van D&B (2021) worden drijfveren beschreven voor Rotterdam, maar deze zijn daar niet uitgesplitst naar specifieke gedragingen en blijven beperkt tot algemene hoofdlijnen. De stimulerende factoren zijn vooral te vinden op twee niveaus:

- Motivatie (status, plezier, sociale binding)
- Omgevingsinvloeden (publiek, toezicht, locatiekenmerken).

Ook een deel van de wetenschappelijke literatuur specificeert drijfveren niet per gedraging. Als de gedragingen worden uitgesplitst zijn de volgende drijfveren te zien (zie Tabel 7):

**Tabel 7. Drijfveren uit wetenschappelijke literatuur per gedraging**

Ongespecificeerd gedrag	<p><b>Mentale capaciteit:</b> Gebrek in zelfreflectie en inlevingsvermogen, emotionele ontregeling en psychische problemen</p> <p><b>Reflectieve motivatie:</b> Autonomie, lage pakkans en flirten</p> <p><b>Automatische motivatie:</b> Plezier en macht</p> <p><b>Motivatie:</b> Respect en erkenning</p> <p><b>Sociale omgeving:</b> Straatcultuur, sociaal-maatschappelijke problemen, elkaar opzweepen en de sociale norm dat veel mensen de regels overtreden</p> <p><b>Fysieke omgeving:</b> Indeling weg, pakkans, prikkels, omgeving auto, tijdsdruk, beperkte feedback, anonimiteit</p> <p><b>Sociale en fysieke omgeving:</b> Ontwikkeling van hotspots.</p>
Showrijden	<p><b>Reflectieve motivatie:</b> Status, merkidentificatie, onderscheidingsdrang, groepsidentiteit, kenmerken auto.</p> <p><b>Motivatie:</b> Aantrekkelijkheid en zelfwaardering</p> <p><b>Fysieke omgeving:</b> Aanwezigheid publiek, luxe en stadse uitstraling</p>
Samenkomen met auto's	<p><b>Reflectieve motivatie:</b> Sociale ontmoetingen</p> <p><b>Fysieke omgeving:</b> Mooie rustige omgeving, plek waar bewoners geen last hebben, plek waar weinig politie is.</p>
Samenkomen met auto's overgaan tot overlast	<p><b>Sociale omgeving:</b> Niet welkom voelen, negatieve interactie met politie</p>
Onderhuur auto's	<p><b>Reflectieve motivatie:</b> Lage pakkans en anonimiteit</p>

Te hard rijden	<b>Automatische motivatie:</b> Sensatie, competitie. Zelfbeeld, inrichting weg.
----------------	---

### *Showrijden en samenkomen*

Het valt op dat twee vaak genoemde gedragingen, namelijk showrijden en het samenkomen met auto's, deels uit vergelijkbare bronnen van plezier en hobby voortkomen, maar qua motivatoren en context sterk van elkaar verschillen (zie Tabel 8). Deze gedragingen komen voor in verschillende contexten en onder uiteenlopende doelgroepen. Het is daarom belangrijk om ze apart te benaderen binnen interventiestrategieën.

- Bij showrijden speelt vooral de behoefte aan status en aanzien een centrale rol.
- Bij samenkomen met auto's draait het meer om het sociale en verbindende aspect binnen een groep.

Hoewel beide gedragingen op zichzelf niet per se overlastgevend zijn, kunnen ze samenhangen met overlastgedrag, zoals luid optrekken, te hard rijden of harde muziek. Daarbij verschilt de context: showrijden vindt plaats op publieke, drukke plekken, terwijl samenkomen vaak gebeurt op rustige locaties met weinig toezicht. Op die laatste plekken wordt ook vaker crimineel gedrag gemeld, wat samenhangt met de anonimiteit en het gebrek aan handhaving.

**Tabel 8. Motivatoren showrijden en samenkomen**

Showrijden	Samenkomen met auto's
Status/onderscheidingsdrang	Sociale ontmoeting
Stadse en luxe omgeving	Omgeving met uitzicht en ruimte
Omgeving met publiek	Rustige omgeving zonder publiek

### *Versterkende factoren bij showrijden*

Bij showrijden spelen meerdere factoren die elkaar kunnen versterken en leiden tot risicovol of overlastgevend gedrag. Denk aan:

- De behoefte aan aandacht en/of respect van omstanders;
- Overprikkeling door een drukke, stedelijke omgeving;
- Competitie met andere bestuurders;
- Luxe auto's hebben vaak veel kracht en snelheid;
- Aanmoediging door passagiers en carspotters.

Wanneer deze elementen samenkomen, kan het gedrag escaleren. Bovendien kan dit leiden tot een verschuiving van de sociale norm: als enkelen zich opvallend gedragen, gaan anderen dit gedrag onbewust overnemen. Zo verspreidt

overlastgedrag zich van een kleine groep 'showrijders' naar een bredere groep weggebruikers.

### *Versterkende factoren bij samenkomsten met auto's*

Ook het samenkomen met auto's is niet per definitie overlastgevend, maar bepaalde omstandigheden kunnen dit gedrag versterken of doen ontsporen:

- Jongeren voelen zich soms niet welkom of niet verantwoordelijk voor de omgeving ("het is niet van mij"), waardoor eigenaarschap ontbreekt. Dit komt voort uit interviews met de doelgroep en uit een interview met een onderzoeker in Amsterdam.
- Een gevoel van uitsluiting of beperking kan leiden tot afzetgedrag tegenover gezag of handhaving. Dit komt voort uit interviews met de doelgroep en wordt theoretisch onderbouwd in hoofdstuk 8 onder het kopje 'Een dwingend frame roept weerstand op'.
- Binnen de groep kan sociale druk een rol spelen: tieners en jongvolwassenen zijn extra gevoelig voor goedkeuring van hun peers en kunnen daardoor risicovoller gedrag vertonen (Bester, 2007).
- Omdat deze plekken vaak weinig toezicht kennen, zijn ze ook aantrekkelijk voor individuen aan die criminele activiteiten ontplooiën of zich mengen in de groep.

### *Individuele gedragingen*

Overlastgevende gedragingen die (ook) veel plaatsvinden buiten de bekende hotspots, zoals extreem hard rijden, worden buiten de hotspots minder beïnvloed door de sociale dynamiek die kenmerkend is voor hotspots.

Te hard rijden hangt volgens de literatuur samen met sensatiezoeken, competitiedrang en de indeling van de weg. Omdat in dit onderzoek geen eenduidige doelgroep voor hardrijders is geïdentificeerd, is het lastig om persoonlijke gedragsdeterminanten zoals sensatiezoeken en competitiedrang rechtstreeks aan te pakken. De wegingdeling biedt daarentegen wel concrete aangrijpingspunten.

Daarom adviseren wij om voor te hard rijden door individuen (dus buiten de bekende hotspots en minder verbonden aan community-gedreven gedrag) vooral te kiezen voor een omgevingsgerichte aanpak. Hierbij wordt de weginrichting zo aangepast dat te hard rijden minder aantrekkelijk, moeilijker of zelfs onmogelijk wordt. Denk daarbij aan interventies die het gevoel van snelheid heftiger maken, zoals een hobbelig en smaller wegdek of visuele effecten die het snelheidsgevoel vergroten.

Het harde rijden op hotspots of in groepsverband kan daarentegen wel effectief worden aangepakt met een community-aanpak. Door samen met de groep te bepalen hoe de interventie eruitziet, sluit deze beter aan bij hun behoeften en context, wat de effectiviteit van de aanpak waarschijnlijk vergroot.

# 7. Bekende interventies

## Aanpak

Om te onderzoeken welke interventies in Rotterdam en daarbuiten zijn geïmplementeerd, welke effecten deze hebben en wat de ervaringen hiermee zijn, is literatuuronderzoek gedaan, aangevuld met interviews.

De onderzoeksvraag die in dit hoofdstuk centraal staat is: Welke interventies zijn in Rotterdam en daarbuiten (binnen én buiten Nederland) geïmplementeerd, en wat is bekend over hun effecten en ervaringen?

## Overzicht bekende interventies in Rotterdam

Onderstaande tabel (zie Tabel 9) geeft een overzicht van interventies die in Rotterdam zijn beschreven in verschillende rapportages en beleidsdocumenten. De tabel laat zien welke typen maatregelen zijn ingezet of voorgesteld, wat het doel van deze interventies is en in hoeverre er informatie beschikbaar is over hun effectiviteit of ervaringen. Sommige interventies zijn daadwerkelijk uitgevoerd en deels geëvalueerd, terwijl andere slechts voorgesteld of benoemd zijn zonder dat duidelijk is of ze in de praktijk zijn toegepast.

De interventies variëren van fysieke maatregelen, handhaving en technologische oplossingen tot campagnes en jongerenwerk. Een uitgebreide beschrijving van alle gebruikte bronnen is opgenomen in Bijlage 5.

**Tabel 9. Bekende interventies in Rotterdam**

Soort interventie	Inhoud interventies	Evaluatie
<b>In Rotterdam</b>		
(Rubberen) drempels plaatsen (Sweco, 2022; Open Rotterdam, 2021, 21 juli)	Rubberen (tijdelijke) drempels op meerdere locaties (Parkkade, Oosterkade, Scheepsvaartkwartier) in 2021 als onderdeel van een 'zomeroffensief' tegen verkeersoverlast. Sommige drempels werden later vervangen door permanente varianten. Doel: snelheid verlagen.	Het effect van deze (tijdelijke) drempels is als onbekend.

<p>Afzetten straten (Advier B.V., 2025; Karremans, 2023; Sweco, 2022)</p>	<p>Tijdelijke afsluiting van straten voor autoverkeer (o.a. Meent, Witte Doormanstraat) als onderdeel van de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak. Op de Meent werd dit gecombineerd met vergroening ('Groene Oase'). Doel: vergroten en vermindere</p>	<p>Evaluaties laten de zien dat dit effectief werd ervaren door bewoners, bezoekers en ondernemers. verkeeroverlast verminderen.</p>
<p>Extra handhaving (Sweco, 2022; Karremans, 2023)</p>	<p>Geïntensiverde handhaving tegen verkeersoverlast binnen Rotterdamse Verkeersaso Aanpak, o.a. door extra politie/BOA-inzet, speciaal verkeersaso-team, technologie (flitspalen, SIV's), juridische maatregelen (WOK-status, inbeslagname huurauto's, gebiedsverboden) en gedragsgerichte instrumenten zoals de EMG.</p>	<p>Niet alle maatregelen zijn ingevoerd en effecten van wel meer ingevoerde maatregelen zijn niet bekend.</p>
<p>Mobiele snelheidscamera's (Sweco, 2022)</p>	<p>Mobiele snelheidscamera's ingezet op plekken met verkeersoverlast. Doel: asociaal rijgedrag terugdringen.</p>	<p>flexibel Niet bekend of is met interventie ingezet.</p>
<p>Geluidsapparatuur (Karremans, 2023; Sweco, 2022)</p>	<p>Inzet van geluidsmaatregelen zoals Geluid Informatie Displays (GID's), geluidsmeters gekoppeld aan camera's en experimenten met geluidsfilters.</p>	<p>Juridische handhaving via lawaaifilters is nog niet mogelijk; effecten van deze maatregelen zijn niet bekend.</p>
<p>Gedragscampagne 'VROEM VROEM deed je toen' (Sweco, 2022; D&amp;B, 2021)</p>	<p>Gedragscampagne 'VROEM VROEM deed je toen', gericht op mannen 18-25 jaar, met bekende rolmodellen (o.a. Winne, YousToub). Doel: bewustwording vergroten en asociaal rijgedrag framen als kinderachtig/onvolwassen om gedragsverandering te stimuleren.</p>	<p>Effectiviteit van de campagne is onbekend.</p>

Camp21 (Sweco, 2022; Jongerenwerkers en wijkteams gaan in Koop & Co, 2017, 3 oktober)	Jongerenwerkers en wijkteams gaan in gesprek met jongeren over verkeersgedrag en risico's, met als doel bewustwording en veiliger rijgedrag.	Eerste evaluaties tonen positieve effecten: deelnemende jongeren vertoonden na afloop veiliger en verantwoordelijker verkeersgedrag.
Verlagen maximumsnelheid van 50km/u naar 30 km/u (Sweco, 2022; Gemeente Rotterdam, 2025, 11 maart)	Verlaging van 50 naar 30 km/u in ruim 115 Rotterdamse straten om verkeersveiligheid te verbeteren en geluid en asociaal rijgedrag te verminderen. Invoering gebeurt gefaseerd met aanpassingen in bebording, markering en inrichting.	Evaluatie loopt nog; effect is onbekend. Vanuit gedragsperspectief is twijfel of snelheidsverlaging zonder aanvullende maatregelen effectief is voor bestuurders die toch al te hard rijden.

## Overzicht bekende interventies buiten Rotterdam

Onderstaande tabel (zie Tabel 10) biedt een overzicht van interventies die buiten Rotterdam zijn beschreven, zowel binnen Nederland als internationaal. De tabel laat per interventie zien of deze is ingezet of voorgesteld, hoe de interventie is vormgegeven en welke informatie beschikbaar is over de effecten of ervaringen. De interventies lopen uiteen van fysieke en technologische maatregelen tot educatieve programma's en samenwerkingsgerichte oplossingen. Een uitgebreide beschrijving van alle geraadpleegde bronnen en de context waarin deze interventies worden genoemd, is opgenomen in Bijlage 6.

**Tabel 10. Bekende interventies buiten Rotterdam**

Soort interventie	Inhoud interventies	Evaluatie
<b>Buiten Rotterdam</b>		
Geluidscamera's met smileys (Gemeentegeluidsinformatiedisplays Amsterdam, 2024)	Pilot 'geluidssmileys' in Amsterdam: bestuurders hun geluidsniveau en rustiger rijgedrag te stimuleren. Geen boetes; informatief voor karakter.	Analyse liet zien dat tonende displays omsamenhingen met minder lawaaipeken, bij de

	boodschap “Rustig door de buurt”.
Autorecreatieplaatsen (concept) (Krepel, 2023)	Een onderzoeker in Amsterdam heeftDe maatregel betreft autorecreatieplaatsen als potentiële een concept of maatregel ontworpen. Niet-gebruikte voorstel; er zijn voor uitritten op een bedrijventerrein zover bekend nog zouden in het weekend tijdelijk geen ingericht kunnen worden als autorecreatieplaatsen ‘autorecreatieplaatsen’. Doel: jongerendaadwerkelijk een plek geven om samen te komen ingericht. De zonder bedrijfsactiviteiten te hinderen effectiviteit van de en zo overlast elders te voorkomen. interventie is daarom onbekend.
Your Message (D&B, 2018)	‘Your Message’ (TeamAlert): educatief Procesequantitatieve evaluatie en programma voor mbo-studenten (16-24 jaar) waarin jongeren elkaaronen positieve overtuigen van veilig verkeersgedragervaringen; impact via zelfgemaakte campagnes. Bevatkan volgens D&B self-persuasion en interactieve aanpak.(2018) groeien met meer actieve betrokkenheid en gedragsgerichte ondersteuning.
Trials (D&B, 2018)	Trials (Verbond van Verzekeraars):Evaluaties van RUG educatief programma voor jongeren SWOV: hogere automobilisten (18-27 jaar) metrisicoperceptie, beter reflectie, praktijksimulaties enverkeersinzicht en groepsgesprekken omlangdurige risicobewustzijn te vergroten. kennisverhoging. Verzekeringsdata tonen 25% minder WA-schade onder deelnemers. Mogelijke zelfselectie: deelnemers zijn waarschijnlijk al verkeersbewuster dan gemiddeld.
Verlaging van 30 km/u in Brussel (Brusselszone ingevoerd, ondersteund met Mobility en decommunicatiecampagnes, European Commission, 2023, 6 juli)	In Brussel werd een stedelijke 30 km/u-Resultaten: lagere metgemiddelde snelheid, minder excessieve infrastructuraanpassingen en extraovertredingen, snelheidshandhaving. nauwelijks langere

		reistijd, halvering van verkeersdoden, 20% minder ernstige ongevallen en een merkbare afname van verkeersgeluid.
Alternatief veiligIn Ancud (Chili) werd illegaalResultaat: illegale raceterrein (Muñoz, straatraces aangepakt door samenraces verdwenen, 2008) met voorlichtingmet jongeren, bewoners enklachten namen af, sessies (Muñoz, 2008) organisaties een legaal alternatiefverantwoordelijkheid racetraject op een vliegveld te creëren,nam toe en de relatie gecombineerd met tussen politie, voorlichtingssessies. De races werdenjongeren en maandelijks georganiseerd ondergemeenschap toezicht en verbeterde. veiligheidsmaatregelen.		
Voertuig in beslagnameBestuurlijke inbeslagname vanEffectiviteit is (Sweco, 2022) voertuigen bij herhaald gevaarlijk ofonbekend. hinderlijk rijgedrag. Mogelijk zonder rechterlijke tussenkomst: bij herhaalde snelheidsovertredingen tot 6 maanden; bij herhaald gevaarlijk rijgedrag of excessief geluid eerst 2 dagen, daarna 3 maanden en bij een derde keer permanent.		

### *Handhaving tegenover samenwerking*

In een wetenschappelijk artikel van Lumsden (2014) wordt beschreven hoe de politie in de Schotse stad Aberdeen gebruikmaakte van wetgeving tegen asociaal gedrag om overlast door zogenoemde boy racers aan te pakken. De politie zette samenscholingsverboden en de bevoegdheid tot inbeslagname van voertuigen in om groepen bestuurders uit de strandboulevard te weren en zo bewoners tijdelijke verlichting te bieden. Op korte termijn was de aanpak succesvol: het aantal bestuurders in het gebied nam af en bewoners ervoeren rust. Politieagenten gaven aan dat deze maatregelen hen hielpen om bestuurders te verspreiden en overtredingen direct te bestraffen.

De langetermijneffecten waren minder positief. Nadat de tijdelijke samenscholingsverboden afliepen, keerden de bestuurders terug naar de boulevard en hervatten hun gedrag. Daarnaast leidde de inzet van de wetgeving tot stigmatisering en frustratie onder jonge automobilisten. Zij gaven aan dat de politie inconsistent handelde: gelijkaardige overtredingen leidden niet altijd tot dezelfde sancties, waardoor het onduidelijk werd wat precies als ‘asociaal gedrag’ werd

beschouwd. Dit gevoel van willekeur ondermijnde het vertrouwen in de politie en versterkte de afstand tussen jongeren en handhavers.

Lumsden (2014) wijst erop dat de wetgeving ertoe leidde dat voorheen legale gedragingen opeens als afwijkend werden bestempeld, zoals het rondrijden in aangepaste auto's of het luisteren naar luide muziek. Hierdoor werden jongeren die hun auto als hobby zagen, onbedoeld gecriminaliseerd. Hoewel de maatregelen tijdelijk effectief waren in het terugdringen van de overlast, bleken ze niet duurzaam en droegen ze bij aan een negatieve beeldvorming rond jonge bestuurders.

Lumsden (2014) pleit daarom voor meer samenwerking en educatie, waarbij politie en jongeren met elkaar in gesprek gaan over verkeersveiligheid, voertuigaanpassingen en regelgeving. Volgens Lumsden (2014) is een meer op dialoog, begrip en bewustwording gebaseerde aanpak nodig om langdurige gedragsverandering te realiseren, in plaats van uitsluitend repressieve maatregelen die op termijn het wederzijds vertrouwen ondermijnen.

## Interviews

### *Interview met twee leden van de doelgroep*

De geïnterviewden geven aan begrip te hebben voor het werk van de politie, maar ervaren de handhaving soms als oneerlijk en stigmatiserend. Ze begrijpen dat er wordt opgetreden tegen mensen die echt overlast veroorzaken – *“we snappen dat de politie haar werk moet doen, er zijn ook mensen die wel problemen veroorzaken”* – maar ze hebben het gevoel dat iedereen met dezelfde groep overlastgevers op één hoop wordt gegooid, ook wanneer ze zelf niets verkeerd doen.

Volgens hen komt het regelmatig voor dat de politie langskomt, zelfs wanneer er geen sprake is van overlast: *“Ook als je helemaal niets doet, komen ze toch. Je probeert gewoon ergens te staan, rustig met elkaar te praten, en toch komt de politie kijken.”* Wanneer agenten vervolgens aantekeningen maken van hun auto of om legitimatie vragen, zorgt dat voor irritatie en een gevoel van wantrouwen. *“Ze noteren je kenteken, vragen naar je paspoort... dat geeft gewoon geen fijn gevoel. Je hebt het idee dat je in de gaten wordt gehouden.”*

De jongeren beschrijven dat dit gevoel versterkt wordt doordat hun aanwezigheid op bepaalde plekken al snel als verdacht wordt gezien. *“Soms voelt het alsof je ergens zit waar je eigenlijk niet mag zijn. Dan denk je: zitten we hier wel goed? Wat als dit ons problemen oplevert? Terwijl we gewoon een beetje willen chillen met elkaar.”*

Hoewel ze erkennen dat agenten “hun werk doen”, vinden ze dat sommige controles te ver gaan. *“Soms gaan ze wel erg ver; dan moeten we uitstappen, de auto wordt gecontroleerd... dan voel je je gewoon behandeld als een crimineel.”* Zulke ervaringen kunnen hun hele avond beïnvloeden: *“Het is niet leuk, het kan echt je dag verpesten.”*

Ondanks de irritatie blijft er begrip: *“Ze kennen ons niet. Ze zien ons voor het eerst, dus ergens snap je het ook wel. Ze doen hun werk, maar soms gaan ze gewoon te ver.”*

De jongeren maken duidelijk dat het hen niet gaat om afkeer van de politie, maar om een gevoel van ongelijkwaardigheid en wantrouwen. Ze willen vooral dat er onderscheid wordt gemaakt tussen groepen die daadwerkelijk overlast veroorzaken en jongeren die simpelweg samenkomen om hun hobby te delen.

### *Interview verkeersdeskundige*

In een interview gaf een verkeersdeskundige uit Rotterdam aan dat het inzetten van jongerenwerkers voor contact met de doelgroep en voor interventies in de praktijk lastig is. Jongerenwerkers zijn namelijk primair bedoeld voor jongeren uit een specifieke wijk, terwijl de groepen die overlast veroorzaken — met name de personen die samenkomen op parkeerplekken — afkomstig zijn uit verschillende buurten en zelfs verschillende steden. Daardoor is het volgens de deskundige tot nu toe moeilijk gebleken om goed grip te krijgen op deze doelgroep.

### **Antwoord deelvraag**

In Rotterdam en daarbuiten zijn uiteenlopende interventies ingezet om overlastgevend verkeersgedrag terug te dringen. Deze variëren van fysieke maatregelen (zoals snelheidsdrempels, wegversmallingen en de verlaging van maximumsnelheden) tot handhavingsmaatregelen (zoals geluids- en snelheidscamera's, extra politiecontroles en inbeslagname van voertuigen) en communicatieve of educatieve interventies (zoals framingcampagnes, voorlichtingsprogramma's en bewustwordingsprojecten als Camp21 en Your Message).

Hoewel het aantal maatregelen groot is, blijkt dat de effectiviteit op daadwerkelijke gedragsverandering bij veel interventies niet of nauwelijks is geëvalueerd. De beschikbare evaluaties richten zich voornamelijk op uitvoeringsprocessen, zichtbare handhavingsresultaten (zoals aantallen controles of boetes) of op draagvlak bij bewoners en ondernemers, maar zelden op meetbare gedragsuitkomsten of langetermijneffecten. Daardoor blijft onduidelijk in welke mate deze maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan veiliger, rustiger of sociaal wenselijker gedrag.

Het valt op dat het merendeel van de interventies voornamelijk repressief of ontmoedigend van aard is. Ze beogen overlastgevend gedrag te beperken of onmogelijk te maken via straf, fysieke belemmering of negatieve framing. Voorbeelden hiervan zijn straatafsluitingen, intensieve handhavingsacties en campagnes die asociaal rijgedrag neerzetten als 'onvolwassen'. Twee buitenlandse onderzoeken beargumenteren dat handhaving en andere vormen van repressie, hoewel op de kort termijn soms effectief, niet effectief bleken op de lange termijn. Beide studies pleiten ervoor dat samenwerking met de doelgroep uiteindelijk tot meer resultaat leidt. Slechts enkele Nederlandse initiatieven zoals Camp21 en Your Message, proberen via bewustwording, reflectie en zelfgekozen gedragsverandering invloed uit te oefenen, maar ook zij leggen nog steeds sterk de nadruk op risico's en gevaar.

De beperkte beschikbaarheid van onafhankelijke effectevaluaties maakt het moeilijk om te bepalen welke interventies daadwerkelijk duurzaam gedrag beïnvloeden. Wel is theoretisch te onderbouwen dat het beboeten van overlastgevend gedrag in het verkeer onbedoeld kan leiden tot een verschuiving in de manier waarop overtreders hun gedrag moreel interpreteren. Waar het overtreden van verkeersnormen (zoals geluidsoverlast veroorzaken of te hard rijden) oorspronkelijk gezien kan worden als sociaal of moreel ongewenst gedrag, verandert de betekenis ervan zodra er een geldboete aan wordt gekoppeld. Volgens Gneezy en Rustichini (2000) kan een boete de morele lading van een overtreding vervangen door een financiële prikkel: het gedrag wordt niet langer ervaren als “verkeerd”, maar als een keuze waarvoor men bereid is te betalen. In die zin wordt de boete niet opgevat als straf, maar als afkoopsom voor schuld.

Bij verkeersgedrag kan dit betekenen dat de overtreder zich minder schuldig voelt over het veroorzaken van overlast, zolang de sanctie kan worden “afgekocht”. De handeling verliest zo haar morele dimensie en wordt onderdeel van een economische afweging (“ik betaal ervoor, dus ik mag het”). Dit mechanisme kan ertoe leiden dat de preventieve of normbevestigende werking van boetes afneemt, vooral bij groepen die voldoende financiële middelen hebben om de boete te dragen. In plaats van internalisering van de verkeersnorm (bijvoorbeeld het belang van rust, veiligheid en respect voor anderen), ontstaat er dan een transactiegerichte logica waarbij de sanctie niet leidt tot gedragsverandering, maar tot acceptatie van de boete als onderdeel van het gedrag.

## 8. Alternatieve gedragingen

### Aanpak

Om te achterhalen welke minder overlastgevende gedragingen als mogelijke alternatieven worden gezien voor het huidige overlastgevende verkeersgedrag, is gebruik gemaakt van een combinatie van literatuuronderzoek en interviews.

De onderzoeksvraag die in dit hoofdstuk centraal staat is: Welke minder overlastgevende gedragingen worden gezien als mogelijke alternatieven voor het huidige overlastgevende verkeersgedrag?

### Huidige overlastgevende gedragingen

In hoofdstuk 3 over overlastgevende gedragingen is een overzicht gemaakt van de typen gedragingen die vermeld staan in literatuur over Rotterdam. Deze gedragingen variëren van snelheidsovertredingen en racen tot geluidsoverlast door hard optrekken, knallende uitlaten of luide muziek. Daarnaast komt ook showgedrag voor, zoals het rondrijden of stilstaan om gezien te worden, vaak op vaste hotspots. Verder worden vormen van asociaal of intimiderend gedrag richting omstanders genoemd, zoals schreeuwen, opmerkingen maken of met waterpistolen spuiten vanuit de auto. Ook middelengebruik, zoals het rijden onder invloed van alcohol of lachgas, wordt in verschillende bronnen genoemd.

### Kansrijke alternatieve gedragingen

Er is onderzoek gedaan naar kansrijke alternatieve gedragingen door zowel documentatie binnen en buiten Rotterdam als wetenschappelijke literatuur te bestuderen. Daarnaast zijn inzichten uit interviews meegenomen om het beeld verder te verdiepen.

#### *Literatuur over interventies*

In de literatuur is gezocht naar aanwijzingen voor kansrijke alternatieven voor het overlastgevende gedrag. Er is geen literatuur gevonden waarin expliciet kansrijke alternatieve gedragingen genoemd zijn. Daarbij is gekeken naar verschillende typen interventies en welke alternatieve gedragingen deze als doel hebben teweeg te brengen. De tabel hieronder (zie Tabel 11) vat de bevindingen samen.

**Tabel 11. Overzicht van interventies en hun beoogde alternatieve gedragingen**

Soort interventie	Kansrijke alternatieve gedraging	Kansrijk alternatief
<b>In Rotterdam</b>		
(Rubberen) drempels plaatsen en wegen versmallen (Sweco, 2022)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (op normale snelheid rijden) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.	Nee
Afzetten straten (Advier B.V., 2025); Karremans, 2023; Sweco, 2022)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (een andere route nemen of de auto elders gebruiken) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.	Nee
Extra handhaving (Sweco, 2022; Karremans, 2023)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (zich aan de regels houden) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.	Nee
Geluids- en snelheidscamera's met boetes (Sweco, 2022; Karremans, 2023)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (het aanpassen van de snelheid en lawaai vermijden om boetes te voorkomen) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.	Nee
Framing 'Vroem Vroem deed je toen' in communicatie (Sweco, 2022; D&B, 2021)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (zich volwassen en verantwoordelijk gedragen in het verkeer) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.	Nee
Camp21 (bewustzijn risico's) (Sweco, 2022; Koop & Co, 2017, 3 oktober)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (veiliger en verantwoordelijker rijden vanuit inzicht en zelfreflectie) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.	Nee
Verlagen maximumsnelheid (Sweco, 2022; Gemeente Rotterdam, 2025, 11 maart)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (rustiger en regelconformer rijden) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.	Nee
<b>Buiten Rotterdam</b>		

Geluidscamera's met smileys (Gemeente Amsterdam, 2024, 23 mei)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (rustiger rijden om positieve feedback te krijgen) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.	Nee
Alternatief raceterrein (Muñoz, 2008)	veilig Hiermee wordt het ongewenste gedrag niet verboden, maar verplaatst naar een gecontroleerde en veilige omgeving. Jongeren die normaal op openbare wegen zouden racen, krijgen de mogelijkheid om hun interesse in snelheid en competitie op een legale manier te beleven. Het beoogde alternatief is dat zij hun behoefte aan spanning en groepsbinding kunnen vervullen op een locatie waar veiligheidsmaatregelen, toezicht en duidelijke afspraken gelden. Deze aanpak sluit beter aan bij de onderliggende motivatie van het gedrag, waardoor het risico op herhaling van illegale straatraces aanzienlijk wordt verkleind. In een NOS-artikel (NOS, 1 november 2025) wordt het volgende gezegd: De drifters zelf zien het meest in een legale plek om te rijden. "Gemeenten steken veel geld in het tegenwerken, terwijl ze ons met een kleiner budget gewoon een veilige locatie kunnen geven", zegt Pijl. Dat moet dan wel betaalbaar zijn. Het circuit van Zandvoort is volgens hem te duur om vaak af te huren.	Ja – hoewel er geen sprake is van een ander gedrag, biedt de maatregel vooral een alternatieve plek om hetzelfde gedrag op een veilige manier uit te voeren.
Voorlichting sessies (Muñoz, 2008)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (veiliger rijden vanuit inzicht en begrip) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.	Nee
Yourmessage (bewust van rol in het verkeer) en Trials (D&B, 2018)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (zich bewuster worden van hun eigen rol en verantwoordelijkheid in het verkeer) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.	Nee
Autorecreatieplaatsen (concept) (Krepel, 2023)	Hiermee wordt het ongewenste gedrag niet verboden, maar omgevormd tot een sociaal en gecontroleerd alternatief. Jongeren die zich normaal verzamelen of overlast veroorzaken op straat, krijgen hier de	Mogelijk - deze aanpak sluit aan bij de onderliggende behoeften die

mogelijkheid om samen te komen, hun ten grondslag voertuigen te tonen en elkaar te ontmoeten liggen aan het op een daarvoor bestemde plek. Het beoogde gedrag, zoals alternatief is dat zij hun behoefte aan samenkomst, samenzijn, erkenning en expressie kunnen erkenning en vervullen binnen een omgeving waar zingeving duidelijke afspraken, toezicht en binnen een samenwerking met de gemeente gelden. groep. Deze aanpak biedt ruimte voor gelinkt gedrag dat dezelfde behoeften aanspreekt, waardoor meer wederzijds begrip en samenwerking kan ontstaan tussen jongeren en betrokken partijen.

Voertuig in beslagname (Sweco, 2022) Hiermee wordt het ongewenste gedrag Nee onmogelijk gemaakt. Het beoogde alternatief (het tijdelijk niet kunnen rijden en daardoor gedwongen afstand nemen van het gedrag) vervult echter waarschijnlijk niet de onderliggende behoefte die aanleiding geeft tot het gedrag.

### *Interview*

Het interview met twee leden van de doelgroep biedt aanvullende inzichten over kansrijke alternatieven. De jongeren willen vooral buiten de woonwijken een plek waar zij zonder overlast te veroorzaken kunnen samenkomen. Zij noemen als geschikt voorbeeld een industrieterrein of een ander rustig, afgelegen gebied, waar “genoeg ruimte is om zoiets te organiseren”. Volgens de respondenten is het belangrijker dat anderen geen last hebben, dan dat zij zelf dicht bij bewoners zitten: “als we maar een eigen plekje hebben, is dat genoeg.” De plek moet “afgelegen zijn, passen en aanslaan.” Een dergelijke locatie zou jongeren de mogelijkheid geven om hun hobby te delen en samen te komen zonder anderen te storen.

Ook de doelgroep noemt dus geen alternatief gedrag, maar wel een verplaatsing van het gedrag.

### **Antwoord deelvraag**

Tot nu toe zijn weinig realistische alternatieven toegepast voor overlastgevend verkeersgedrag. Veel maatregelen, zoals snelheidsdrempels of het afzetten van straten, maken het gedrag onmogelijk zonder een aantrekkelijk alternatief te bieden. Hierdoor is de kans groot dat het gedrag zich verplaatst naar andere plekken of nieuwe vormen aanneemt.

Een passend alternatief vraagt om inzicht in de behoeften en drijfveren die aan het gedrag ten grondslag liggen. Als die behoeften niet worden meegenomen, blijft het alternatief – bijvoorbeeld “je aan de snelheid houden” – voor de doelgroep onbevredigend. Om te voorkomen dat het gedrag verschuift of terugkeert, moeten

nieuwe gedragingen of contexten worden gecreëerd waarin deze behoeften op een veilige en sociale manier kunnen worden vervuld.

Een andere benadering die voor sommige doelgroepen effectief kan zijn, is het stimuleren van vrijwillige gedragsverandering zonder strafcomponent. De enige interventies waarvan bekend is dat zij daadwerkelijk effect hadden, zijn het educatieve programma TRIALS en de pilot met geluid smileys in de gemeente Amsterdam (zie Hoofdstuk 6 voor bekende interventies). In beide gevallen veranderden mensen hun gedrag niet uit angst voor sancties, maar omdat zij er zelf voor kozen om zich veiliger te gedragen.

Samenvattend is het belangrijk om óf een alternatief gedrag te bieden dat de onderliggende behoeften op een veilige manier blijft bevredigen, óf de doelgroep zelf te stimuleren tot vrijwillige gedragsverandering waarbij de oorspronkelijke behoefte onbevredigd blijft.

Omdat de doelgroep tot nu toe niet structureel betrokken is bij het ontwerpen van interventies, is nog onduidelijk wat voor hen een acceptabel alternatief is. Kansrijke alternatieven kunnen daarom alleen in samenspraak met de doelgroep worden ontwikkeld, zodat maatregelen niet alleen beperken, maar ook aansluiten bij hun onderliggende motivatie.

# 9. Framing

## Aanpak

De onderzoeksvraag die in dit hoofdstuk centraal staat is: Wat is de invloed van framing van de doelgroep in beleid, media en publieke communicatie op de (effectiviteit van) gedragsinterventies en de samenwerking met de doelgroep bij de ontwikkeling ervan?

Met *framing* wordt bedoeld: de manier waarop beleid, media en publieke communicatie de doelgroep neerzetten en het gedrag of probleem rondom die doelgroep betekenis geven. Met samenwerking met de doelgroep wordt co-creatie bedoeld.

## Impact negatieve framing op effectiviteit

Framing heeft direct impact op de effectiviteit van interventies en indirect via co-creatie. De directe invloeden zijn hieronder toegelicht.

### *Negatieve framing ondermijnt beleid en interventies*

Onderzoek van Puhl en Heuer (2010) naar stigmatisering laat zien dat beschamende of negatief geframede campagnes vaak minder effectief zijn. Wanneer een probleem wordt gepresenteerd als een individueel falen in plaats van als een maatschappelijk of structureel vraagstuk, verschuift de focus van systeemverandering naar gedragseducatie. Het gevolg is dat campagnes beperkt van omvang blijven en hun doel vaak niet bereiken, terwijl ze het stigma juist versterken.

Een vergelijkbaar mechanisme is zichtbaar in de negatieve framing van verkeersdeelnemers in Rotterdam. Maatregelen richten zich niet op de onderliggende behoeften van de doelgroep, maar vooral op het onmogelijk maken van bepaald gedrag. Daarmee versterken ze het stigma en roepen ze mogelijk een gevoel van buitengesloten worden of “wij tegenover zij” op. Dit gebeurt niet alleen door het gebruik van labels als ‘aso’ en ‘patser’, maar ook door infantiliserende framing, zoals in de campagne “Vroem-vroem deed je toen”, waarin de doelgroep wordt neergezet als kleine kinderen. Zulke benaderingen verkleinen de kans dat interventies serieus worden genomen en kunnen zelfs leiden tot tegenwerking.

Een jongerenwerker verwoordt dit treffend: “Je voelt jezelf namelijk helemaal geen aso, dus als je die benaming krijgt, wekt dat irritatie op en ga je juist aso-gedrag vertonen of het gedrag verergeren. Als je iemand in zijn waarde laat en netjes aanspreekt, dan kan je aan oplossingen werken.” Ook in Amsterdam wordt dit spanningsveld herkend. Een onderzoeker beschrijft dat beleid en interventies daar

vaak gericht zijn op het weggagen of beperken van ruimte, in plaats van op het erkennen en faciliteren van bestaand gebruik: *“We willen er graag een stempel op drukken: ‘dat zijn aso’s’. Eigenlijk zijn veel van de interventies tot nu toe gericht op weggagen en ruimte beperken. Maar als je mensen erkent, dan mogen ze er zijn en kunnen ze ook voor de ruimte zorgen. Ik hamer er dus op om niet meer woorden als ‘aso’ te gebruiken.”*

### *Een dwingend frame roept weerstand op*

In Nederland en andere westerse samenlevingen wordt individuele keuzevrijheid, oftewel autonomie, gezien als een fundamentele waarde (Chirkov, 2008). Wanneer mensen het gevoel krijgen dat deze autonomie wordt bedreigd, bijvoorbeeld doordat hun keuzemogelijkheden worden beperkt of door voorschrijvend beleid dat bepaalt wat ze wel of niet mogen doen, kan dit leiden tot reactance, een vorm van psychologische weerstand of dwarsheid tegenover de opgelegde beperking (Steindl et al., 2015). Volgens onderzoekers dient reactance als een motivator om iemands vrijheid te herwinnen (Brehm, 1966; Miron & Brehm, 2006).

Reactance kan zich op verschillende manieren uiten:

- Boos, vijandig of agressief gedrag.
- Ondernijning van de bron die de bedreiging vormt, bijvoorbeeld de instantie die de regel voorschrijft.
- Proberen keuzevrijheid te creëren, dus zoeken naar manieren om het gedrag alsnog uit te voeren.
- De opgelegde optie meer waarderen, bijvoorbeeld wanneer een niet zo belangrijke plek wordt afgesloten en die daardoor juist aantrekkelijker wordt.

Ook in de Rotterdamse context zijn duidelijke tekenen van reactance zichtbaar. Een jongere uit de doelgroep merkt op: *“Als je het juist zo gaat noemen [aso-aanpak]... dan gaan ze het juist nog extra doen.”* Deze uitspraak laat zien hoe stigmatiserende framing het tegenovergestelde effect kan hebben van wat beoogd is. In het rapport van D&B (2021) wordt een vergelijkbaar patroon beschreven: *“Het is een kat-en-muis spel, je let tijdens het rijden op de politie. Als je ze ziet, doe je snel je gordel om, gaspedaal terug en gooi je je jointje uit het raam. Hun letten op ons, wij op hun.”* Deze quote illustreert hoe jongeren actief proberen maatregelen te omzeilen, wat typerend is voor reactancegedrag.

## **Impact negatieve framing op co-creatie**

Co-creatie is een vorm van samenwerking waarbij burgers, gebruikers of consumenten actief meedenken, meebeslissen en meewerken aan producten, diensten of beleid. Het doel van de samenwerking is producten en diensten beter af te stemmen op de wensen en behoeften van mensen. Uit onderzoek blijkt dat

gedragsinterventies die ontwikkeld worden met behulp van co-creatie effectiever zijn in het daadwerkelijk veranderen van gedrag (Anieto et al., 2025; Bieler, 2022).

Andere positieve effect van co-creatie zijn (Leino & Puumala, 2021):

- Co-creatie vergroot het draagvlak en vertrouwen in beleid doordat burgers zich gehoord voelen en actief kunnen meebeslissen.
- Het bevordert innovatie en creativiteit door de kennis en perspectieven van burgers en professionals te combineren.
- Co-creatie versterkt sociale cohesie doordat verschillende groepen samenwerken aan gemeenschappelijke doelen.
- Co-creatie leidt tot duurzamere en beter passende oplossingen, omdat middelen en expertise worden gedeeld. Daarmee markeert het een verschuiving van top-down naar bottom-up beleid.

Onderzoek laat zien dat negatieve of stigmatiserende frames de samenwerking belemmeren, zowel door de manier waarop professionals de doelgroep benaderen als door de bereidheid van de doelgroep om mee te werken.

In de volgende paragrafen wordt theoretisch toegelicht hoe framing dergelijke samenwerkingsprocessen beïnvloedt, aangevuld met observaties en inzichten uit de uitgevoerde interviews.

### *Professionals gedragen zich minder empathisch*

Negatieve of stigmatiserende framing heeft een negatieve invloed op de manier waarop doelgroepen worden gezien en behandeld. Zo toonden Ashford et al. (2019) aan dat termen als 'addict' en 'substance abuser' negatieve impliciete associaties oproepen bij zorgprofessionals, wat leidt tot minder empathische benadering en slechtere behandeluitkomsten.

Een vergelijkbaar mechanisme is zichtbaar in de context van Rotterdam, waar woorden als 'aso' en 'patser' eenzelfde stigmatiserend effect kunnen hebben op de perceptie en behandeling van bepaalde groepen jongeren. Dit sluit aan bij bevindingen van een onderzoeker op een Amsterdams bedrijventerrein, waar jongeren door hun aanwezigheid vaak als asociaal of potentieel gevaarlijk werden gezien. De onderzoeker benadrukt in een interview dat hun samenscholing juist ook sociale functies vervult: binnen deze groepen vindt veel onderling contact, steun en uitwisseling plaats, aspecten die door negatieve framing gemakkelijk over het hoofd gezien worden.

### *De doelgroep voelt zich ongewenst*

Stigmatiserende labels kunnen door de doelgroep worden ervaren als signalen van uitsluiting. Onderzoek naar social identity threat (Steele et al., 2002) laat zien dat mensen voortdurend letten op signalen die aangeven in hoeverre hun sociale groep wordt gewaardeerd binnen een bepaalde context. Wanneer communicatie of een omgeving sterk is afgestemd op de dominante groep, kunnen anderen zich daardoor buitengesloten of ongewenst voelen. Zulke contextuele signalen versterken het

gevoel van “wij tegenover zij”, waardoor betrokkenheid en bereidheid tot samenwerking afnemen.

In Rotterdam is dit zichtbaar in de negatieve framing van bepaalde groepen jongeren als ‘aso’s’ of ‘patsers’. Dergelijke labels functioneren als uitsluitingssignalen: ze bevestigen voor de doelgroep dat hun identiteit niet wordt gewaardeerd. Dit activeert identity threat, wat de motivatie tot samenwerking of participatie ondermijnt.

Die ervaring van uitsluiting komt ook terug in de interviews met jongeren. Zij herkennen zich niet in de term ‘aso’ en uiten teleurstelling over het over één kam scheren van hun groep:

*“Je ervaart jezelf niet als een aso... als je ergens rustig op een parkeerplaats zit met je vrienden en de dag doorneemt. Of geniet van de mooie boten die aankomen varen... of de cruiseschepen die aan het land staan.”*

*“Je hebt verschillende jongeren: de een houdt wel rekening met anderen, maar er zullen vast een paar zijn die wel rommel achterlaten waardoor er snel overlastmeldingen komen. Het is jammer dat iedereen over één kam wordt geschoren.”*

### *De doelgroep ervaart het proces als onrechtvaardig*

Tot slot kan negatieve framing de ervaren procesrechtvaardigheid ondermijnen en daarmee de bereidheid tot samenwerking verlagen. Ervaren procesrechtvaardigheid verwijst naar de mate waarin mensen het besluitvormingsproces als eerlijk, respectvol en transparant ervaren, ongeacht de uitkomst. Volgens het Group Engagement Model (Tyler & Blader, 2003) vormt dit gevoel van rechtvaardigheid de basis voor vertrouwen en betrokkenheid. Wanneer communicatie of beleid negatief wordt geframed, tast dit het gevoel van rechtvaardigheid aan: de doelgroep voelt zich minderwaardig, niet gehoord en oneerlijk beoordeeld. Hierdoor neemt het vertrouwen in instituties af, wat samenwerking en participatie belemmert.

Deze ervaren onrechtvaardigheid kwam duidelijk naar voren in de interviews met de doelgroep. De term “verkeersaso aanpak” werd bijvoorbeeld als stigmatiserend en respectloos ervaren. Een jongere zei hierover: *“Ik had het niet verwacht. Het klinkt zo... amateuristisch? Het is niet professioneel, vind ik.”* Een jongerenwerker vulde aan: *“Houd het gewoon bij verkeersovertreders zonder het een naam te geven. Nu geef je het een label waar deze mensen zich totaal niet in herkennen, en stop je hen tegelijk in een hokje.”* Ook werd gewezen op het feit dat niet iedereen over één kam geschoren kan worden: *“Je kan niet van iedereen zeggen dat ze aso’s zijn. Sommigen hebben gewoon echt een hobby.”*

Daarnaast werd ook de brede handhaving als oneerlijk ervaren. Een jongere vertelde: *“Eén gooit wel rommel en de andere niet. Maar op een gegeven moment krijg je toch dezelfde straf, wat je niet verdient. Of dan zegt de politie: omdat we hier zo vaak rommel hebben gezien...”* Deze ervaringen versterken het gevoel dat er ongelijk en zonder nuance wordt opgetreden. Ook bij de werving van deelnemers merkten

onderzoekers dat zowel de doelgroep zelf als mensen uit hun omgeving aangaven niet graag in gesprek te gaan, omdat ze verwachtten dat het gesprek vooral over handhaving en beperking zou gaan, en niet een gelijkwaardige dialoog zou zijn.

### **Antwoord deelvraag**

De framing van de doelgroep heeft een directe invloed op de effectiviteit van gedragsinterventies en op de samenwerking met die doelgroep. In Rotterdam zijn er verschillende aanwijzingen dat negatieve framing averechts werkt. Een negatief frame sluit vaak niet aan bij de werkelijke behoeften van de doelgroep en verschuift de aandacht van structurele of systeemveranderingen naar het corrigeren van individueel gedrag. Daardoor blijven kansen liggen om duurzame verandering te realiseren. Bovendien kunnen dwingende of beschuldigende maatregelen weerstand oproepen, wat de kans op gedragsverandering verder verkleint.

Gedragsinterventies blijken effectiever wanneer ze in samenwerking met de doelgroep worden ontwikkeld, oftewel via co-creatie. Een negatief frame belemmert dit proces: het kan ertoe leiden dat professionals de doelgroep met minder empathie benaderen, dat de doelgroep zich ongewenst voelt en zich terugtrekt, en dat het proces als onrechtvaardig wordt ervaren. Dit vermindert de bereidheid om samen te werken.

Daarnaast kan negatieve framing ook de relatie met niet-overlastgevende jongeren ondermijnen die wel tot dezelfde groep worden gerekend. Denk bijvoorbeeld aan jongeren die in de openbare ruimte samenkomen, maar geen geluidsoverlast veroorzaken. Zij kunnen juist een waardevolle rol spelen in het positief beïnvloeden van hun peers. Wanneer zij echter door framing ook als 'overlastgevers' worden gezien, gaat dit contact verloren. Daardoor neemt niet alleen hun bereidheid af om mee te werken, maar ook hun motivatie om anderen aan te spreken op storend gedrag.

Samengevat werkt negatieve framing contraproductief doordat het zowel de effectiviteit van gedragsinterventies als de samenwerking en sociale invloed binnen de doelgroep verzwakt.

# 10. Conclusie en aanbevelingen

In dit hoofdstuk worden hoofdvragen beantwoord met behulp van de uitkomsten van hoofdstuk 3 tot en met 8 uit dit rapport, namelijk:

-  **Elke kennis en aanpakken zijn al beschikbaar?**
- **waar ontbreken passende interventies?**
- **Op welke punten is meer fundamentele kennis nodig voor fase 2?**

## Kennis(hiaten) over gedrag, doelgroep en drijfveren

Overlastgevend verkeersgedrag bestaat uit een breed palet aan gedragingen, maar het meest beschreven gedrag in Rotterdam bestaat uit toeteren, luid optrekken en te hard rijden. Bewonersmeldingen kunnen gebruikt worden om deze gedragingen aan specifieke locaties te koppelen.

De betrokken doelgroepen zijn echter nog onvoldoende scherp beschreven. Waarschijnlijk verschillen zij per locatie, waardoor maatwerk per plek noodzakelijk is. Globaal is een onderscheid te maken tussen:

- Individuen die in de binnenstad hun auto willen tonen aan omstanders (hierna: 'showrijden'), en
- Groepen die op rustige locaties samenkomen om elkaar te ontmoeten (hierna: 'samenkomen').

Er is veel bekend over drijfveren achter dit gedrag, maar deze kennis is vaak niet gekoppeld aan concrete gedragingen. Onze analyse laat zien dat showrijden en samenkomen met auto's elk hun eigen motivaties en context hebben:

- **Showrijden** draait vooral om status, imago en zichtbaarheid.
- **Samenkomen** draait om groepsdynamiek, sociale verbondenheid en het ontbreken van alternatieve ontmoetingsplekken.

Showrijden en samenkomen zijn op zichzelf niet per definitie overlastgevend, maar lopen vaak uit in overlastgevend gedrag door de sociale dynamiek op hotspots en de fysieke omgeving. Te hard rijden buiten de hotspots is individueler van aard, met persoonlijke en omgevingsgedreven motieven.

## Kennis(hiaten) over interventies en framing

Hoewel er veel interventies zijn uitgevoerd, zowel in Rotterdam en daarbuiten, is weinig bekend over hun daadwerkelijke gedragsimpact. De meeste maatregelen richten zich op handhaving en ontmoediging, maar onderzoek laat zien dat deze

vooral kortetermijneffecten hebben: gedrag verandert zolang toezicht aanwezig is. Sancties kunnen het gevoel van morele verantwoordelijkheid bovendien verzwakken.

Voor effectiviteit op de lange termijn is een integrale aanpak nodig waarin gedragsverandering, samenwerking met de doelgroep en wederzijds vertrouwen centraal staan. Handhaving blijft noodzakelijk, maar is niet voldoende.

Negatieve of stigmatiserende framing (zoals “aso”, “patser” en “huftergedrag”) verkleint de effectiviteit van interventies en de bereidheid van doelgroepen om samen te werken. Gelijkwaardige samenwerking, oftewel co-creatie, is essentieel om tot passende en duurzame gedragsverandering te komen. Hiermee worden bovendien mensen bereikt die wel aanwezig zijn bij het showrijden en samenkomen, maar geen overlast veroorzaken, een groep die de overlastgevers juist positief kan beïnvloeden.

## Noodzakelijke context

Verkeersoverlast is een complex probleem. Een deel van de betrokkenen overtreedt de regels op individuele basis, gedreven door sterke persoonlijke of maatschappelijke factoren die soms losstaan van verkeer zelf. Tegelijkertijd is er een groep die vooral onbewust bijdraagt aan het probleem, doordat hun gedrag wordt beïnvloed door sociale dynamiek en de omgeving waarin zij zich bevinden. Gedragsinterventies kunnen zich richten op deze tweede groep. Door het sociale versterkingseffect te doorbreken, vermindert het overlastgedrag van de sociaalgedreven groep en wordt het moeilijker voor de sterker gemotiveerde overlastgevers om mee te gaan in de groepsdynamiek. Individuen met sterke intrinsieke drijfveren zijn echter moeilijker te beïnvloeden.

## Betrekken overlastmelder of overlast-ervarende

Voor vervolgonderzoek is het belangrijk om ook de perspectieven van omwonenden mee te nemen. Per locatie moet duidelijk worden:

- welk *specifiek gedrag* (geluid, snelheid, optrekken) de meeste hinder veroorzaakt;
- of dit breed in de wijk wordt ervaren.

Een combinatie van bewonersmeldingen, enquêtes en gesprekken met bewoners kan helpen deze nuance te verkrijgen. De Meent vormt hier een uitzondering: daar is geluidsoverlast al duidelijk geïdentificeerd.

## Aanbevelingen

Voor de voortzetting van de RVA adviseren wij om gedragsinterventies te ontwikkelen en testen met de doelgroep en met input van bewoners. Prioriteit ligt bij:

- toeteren (vooral op de Meent),
- luid optrekken,
- te hard rijden.

Het advies is om interventies te ontwikkelen die nauw aansluiten bij de behoeften en motivaties van de doelgroep, en deze in structurele co-creatie vorm te geven. Zorg er daarbij voor dat de effectiviteit wordt beoordeeld op daadwerkelijke gedragsverandering.

Daarnaast is het belangrijk om bewonersmeldingen te categoriseren op locatie en type gedrag, en om socialmediakanalen te monitoren zodat gedragspatronen kunnen worden gevolgd of voorspeld.

### *Ontwikkeling interventies rondom showrijden en samenkomen*

Voor het ontwikkelen van interventies rond showrijden en samenkomen met auto's is een gedifferentieerde, locatiegerichte aanpak essentieel. Showrijden wordt vooral gedreven door status en de aantrekkingskracht van een publieke, prikkelrijke omgeving. Samenkomsten zijn juist sterk verbonden met de behoefte aan sociaal contact, een prettige ontmoetingsplek en onderlinge sociale beïnvloeding.

Interventies moeten helder onderscheiden welk gedrag precies als overlastgevend wordt beschouwd. Showrijden of samenkomen op parkeerplaatsen is op zichzelf niet altijd een probleem; het zijn bijkomende gedragingen zoals luid optrekken, toeteren en te hard rijden die tot overlast leiden. Richt interventies daarom primair op het voorkomen van versterkende omstandigheden, niet op het volledig onmogelijk maken van gedrag dat ook plezier en hobbybeleving biedt.

Verzamel structureel informatie door actief en doorlopend contact met betrokken groepen in verschillende delen van de stad. Onderzoek:

- wie zich waar bevindt;
- wie wel of geen overlast veroorzaakt;
- wat de rol van vrouwen is binnen de groep;
- of er uitwisseling plaatsvindt tussen locaties;
- of er een gevoel van gemeenschap bestaat.

Vermijd negatieve labels zoals 'aso', 'patser' of 'hangjongeren'. Benader de doelgroep als gelijkwaardige partner. Omdat eerdere beleidscommunicatie het vertrouwen heeft aangetast, is langdurige, plaatsgebonden samenwerking nodig om dit te herstellen. Co-creatie op specifieke plekken, gezamenlijk eigenaarschap en samenwerking aan oplossingen zijn daarbij onmisbaar.

Gebruik daarnaast social media actief om contact te leggen en gedragspatronen te volgen of te voorspellen. Verwerk social mediagerichte elementen in interventies.

Een dergelijke interventieontwikkeling doorloopt idealiter de volgende stappen:

1. **Contact opbouwen en gedrag prioriteren:** Neem de tijd om op specifieke locaties contact te leggen met leden van de doelgroep en een vertrouwensband op te bouwen. Analyseer parallel bewonersmeldingen: welk gedrag heeft hier prioriteit? Controleer of deze prioritering breed wordt gedragen, bijvoorbeeld via huis-aan-huisgesprekken of enquêtes.

2. **Drijfveren in kaart brengen:** Onderzoek welke drijfveren uit dit rapport aansluiten bij het targetgedrag. Ga na welke hiervan relevant zijn voor de doelgroep en welke het zwaarst wegen. Bepaal samen met bewoners en doelgroep welke alternatieve gedragingen passen bij hun behoeften en overlast verminderen.
3. **Interventietype kiezen:** Kies een passende interventie op basis van de belangrijkste drijfveren en het gewenste alternatieve gedrag met behulp van het Behaviour Change Wheel (Michie et al., 2011) of een ander wetenschappelijk onderbouwd gedragsmodel.
4. **Interventie vormgeven:** Werk de interventie-inhoud samen uit met de doelgroep en andere betrokken stakeholders.
5. **Pilot uitvoeren en evalueren:** Test de interventie en beoordeel of het gedrag daadwerkelijk is veranderd en of overlast is afgenomen. Idealiter gebeurt dit via een Randomized Controlled Trial of een methode die daar zo dicht mogelijk bij aansluit.

#### *Benadering doelgroep*

Een effectieve benadering sluit aan bij de leefwereld en routines van de doelgroep. Tijdens het onderzoek bleek dat afspraken lastig zijn: mensen reageren slecht op uitnodigingen of komen niet opdagen. Een succesvollere aanpak is aanwezig zijn op plekken waar zij al komen en ter plaatse in gesprek gaan.

Veel respondenten delen hun verhaal liever direct dan bij een gepland vervolggesprek. Dit wijst op de waarde van spontaan en laagdrempelig contact. Deze inzichten moeten leidend zijn in vervolgonderzoek, zodat deelname natuurlijker en toegankelijker wordt.

Respondenten die tijd investeren verdienen een passende compensatie, zoals een cadeaubon. Net als professionals moeten ook deelnemers erkenning krijgen voor hun bijdrage. Daarbij is het echter niet wenselijk financiële beloningen actief in te zetten voor werving, omdat dit de intrinsieke motivatie en samenwerking kan aantasten.

#### *Interventies voor te hard rijden buiten hotspots*

Onderzoek naast de community-aanpak op hotspots op welke plekken structureel te hard wordt gereden. Omdat snelheid sterk wordt beïnvloed door de fysieke omgeving, kunnen aanpassingen in de weginrichting, zoals visuele prikkels of infrastructurele maatregelen, helpen om rijgedrag rustiger en veiliger te maken.

#### *Advies beleid*

Naast de interventierichtingen komen er bredere adviezen voort uit de onderzoeksresultaten:

- Stimuleer bewoners in meldkanalen zoals de app en 14010 om specifieker te rapporteren welk gedrag zij zien en welk onderdeel daarvan overlastgevend is. Hiermee kan gedrag in de toekomst gerichter aangepakt worden.

- Wees concreet in de definitie van overlast en focus op het tegengaan van omstandigheden die versterkend werken, in plaats van het volledig onmogelijk maken van gedrag dat ook plezier en hobbybeleving biedt.
- Vermijd negatieve en stigmatiserende labels in communicatie en beleid.

## Visie op Rotterdamse Verkeersaso Aanpak 2.0 (RVA 2.0)

### *Algemene opmerkingen*

Aan de hand van de onderzoeksresultaten adviseren wij het volgende met betrekking tot de RVA 2.0 (versie 28-11-2025):

- Kies een andere naam voor de aanpak waarin geen 'aso' gebruikt wordt. De huidige naam versterkt stigma, roept weerstand op en vermindert de effectiviteit van interventies. Gebruik ook in de inhoud geen stigmatiserend taalgebruik zoals 'verkeershufter'.
- Om te bepalen of maatregelen werken, is zorgvuldige evaluatie cruciaal: bepaal vooraf welk gedrag moet veranderen en controleer of dit daadwerkelijk gebeurt, zonder verplaatsing van overlast.

Algemeen kan gezegd worden dat maatregelpakket E. 'Doelgroepen en communicatie' en maatregel 10 tot en met 12 het beste aansluiten bij de bevindingen uit dit onderzoek. Omdat eerdere handhaving heeft geleid tot weerstand en verplaatsing van het gedrag, is het aannemelijk dat nieuwe handhavingsmaatregelen een vergelijkbaar effect zullen hebben.

### *Opmerkingen over maatregelen 2 en 3 (samenscholingsverbod, mosquitos)*

Er bestaat voor mensen die samenkomen een duidelijke sociale behoefte om elkaar te ontmoeten, die voorheen bijvoorbeeld in het uitgaansleven werd vervuld. Zolang deze behoefte blijft bestaan, zullen maatregelen, zoals maatregelen 2 en 3, die enkel ontmoedigen of verplaatsen weinig duurzame effecten hebben. Het vinden van een nieuwe, passende ontmoetingsplek is daarom noodzakelijk.

### *Opmerkingen over maatregel 10 t/m 12 (drempels en wegversmallingen)*

Deze maatregelen sluiten goed aan op het advies in dit rapport. Omdat te hard rijden niet door een specifieke doelgroep wordt veroorzaakt en sterk wordt beïnvloed door de weginrichting, kunnen aanpassingen in de fysieke omgeving effectief zijn.

### *Opmerkingen over maatregel 19 t/m 23 (afsluitingen en 'Groene Oase')*

Deze maatregelen maken locaties fysiek ontoegankelijk, waardoor de overlast lokaal wordt weggenomen of verminderd. Echter, naar verwachting verplaatst het gedrag van overlastgevers zich naar andere plekken omdat de onderliggende behoefte blijft bestaan.

### *Opmerkingen over maatregelpakket E: Doelgroepen en communicatie*

Dit pakket sluit goed aan bij de onderzoeksresultaten. Enkele aandachtspunten:

- **Maatregel 25:** Verbeter de meldapp door bewoners aan te moedigen specifiek gedrag te rapporteren. Bijvoorbeeld door categorieën te herzien of een vraag toe te voegen die aanzet tot het beschrijven van het overlastgedrag.
- **Maatregel 27:** Geef vervolg aan de gedragsanalyse uit dit rapport door te onderzoeken welke drijfveren werkelijk spelen per doelgroep en context. Neem daarnaast een gedragsevaluatie op: meet of interventies daadwerkelijk gedragsverandering opleveren.

# 11. Literatuur

Advier, B.V. (2025). Monitoring Groene Oase op de Meent.

Anieto, E. M., Ochieng, D., Mahmood, T., Oladimeji, O., Derivan, T., Puffer, R., & Ridde, V. (2023). *Cocreators' experiences and effectiveness of cocreated interventions in improving health behaviours of adults with non-communicable diseases: A systematic review and meta-analysis*. *BMJ Open*, 13(7), e073153.

<https://doi.org/10.1136/bmjopen-2023-073153>

Ashford, R. D., Brown, A. M., McDaniel, J., & Curtis, B. (2019). Biased labels: An experimental study of language and stigma among individuals in recovery and health professionals. *Substance use & misuse*, 54(8), 1376-1384.

<https://doi.org/10.1080/10826084.2019.1581221>

AT5. (2024, 30 september). Omwonenden en stadsdeel willen flitspalen aan Nassaukade: "Het is een racebaan".

<https://www.at5.nl/nieuws/228805/omwonenden-en-stadsdeel-willen-flitspalen-aan-nassaukade-het-is-een-racebaan>

Bester, G. (2007). Personality development of the adolescent: Peer group versus parents. *South African Journal of Education*, 27(2), 177-190.

Bieler, M., Maas, P., Fischer, L., & Rietmann, N. (2022). Enabling cocreation with transformative interventions: an interdisciplinary conceptualization of consumer boosting. *Journal of Service Research*, 25(1), 29-47.

<https://doi.org/10.1177/10946705211003676>

Brussels Mobility & European Commission. (2023, 6 juli). Brussels City 30 – changing the mobility model for a calmer city with safe roads and less noise. EU Urban Mobility Observatory. [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/brussels-city-30-changing-mobility-model-calmer-city-safe-roads-and-less-noise\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/brussels-city-30-changing-mobility-model-calmer-city-safe-roads-and-less-noise_en)

Chirkov, V. I. (2008). Culture, personal autonomy, and individualism: Their relationships and implications for personal growth and well-being. *In International Association for Cross-Cultural Psychology Conference Papers*.

- Grand Valley State University. Retrieved from [https://scholarworks.gvsu.edu/iaccp\\_papers/10](https://scholarworks.gvsu.edu/iaccp_papers/10)
- Cohen, S., Liu, H., Hanna, P., Hopkins, D., Higham, J., & Gössling, S. (2022). The rich kids of Instagram: Luxury travel, transport modes, and desire. *Journal of Travel Research*, 61(7), 1479-1494. <https://doi.org/10.1177/004728752110377>
- D&B. (2018). Gedragspotentie van verkeersveiligheidsprojecten 2018 – Provincie Noord Brabant.
- D&B. (2021). Patsergedrag in het verkeer veranderen vanuit gedragsperspectief – Eindrapport: resultaten en aanbevelingen voor Zuid-Holland, gemeente Rotterdam en gemeente Den Haag.
- DTV Consultants B.V. (2023). Verkeersveiligheidsprickers 2023 – Onderzoek naar de subjectieve verkeersveiligheid in Rotterdam.
- Falconer, R., & Kingham, S. (2007). 'Driving people crazy': A geography of boy racers in Christchurch, New Zealand. *New Zealand Geographer*, 63(3), 181-191. <https://doi.org/10.1111/j.1745-7939.2007.00107.x>
- Gemeente Amsterdam. (2024, 23 mei). Pilot geluid smiley Amsterdam 2023 – Rapportage resultaten geluidmetingen aan luide voertuigen in Amsterdam.
- Gemeente Enschede. (2020). Feitenrelaas car meetings in de weekends van 1 en 8 augustus. Geraadpleegd via Enschede Bestuurlijke Informatie.
- Gemeente Rotterdam. (2022, 12 juli). Stand van zaken aanpak verkeersoverlast inclusief afdoening en voortgang moties. Afdoeningsvoorstel moties.
- Gemeente Rotterdam. (2025, 11 maart). Verkeersbesluit Stadsbrede Aanpak 30 km/u gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) Rotterdam. Nota van beantwoording.
- Gneezy, U., & Rustichini, A. (2000). *A fine is a price*. *The Journal of Legal Studies*, 29(1), 1-17. <https://doi.org/10.1086/468061>
- Karremans, V. (2023) De Rotterdamse Verkeersaso Aanpak – Actieplan tegen verkeersasociaal gedrag in Rotterdam.
- Koop & Co. (2017, 13 oktober). CAMP21 groot baanbrekend succes in Rotterdam! <https://www.koop-co.nl/nieuws/Camp21-groot-succes-in-rotterdam?>
- Krepel, M. (2023, april). Autorecreatie. <https://www.myrthekrepel.nl/portfolio/autorecreatie/>

- Kuiken, M., Barten, M., & Fokkema, J. (2009). 'Aanpak van Notoire Verkeersovertreders – een verkenning' van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- Leino, H., & Puumala, E. (2021). What can co-creation do for the citizens? Applying co-creation for the promotion of participation in cities. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 39(4), 781-799.  
<https://doi.org/10.1177/2399654420957337>
- Lumsden, K. (2014). Anti-social behaviour legislation and the policing of boy racers: dispersal orders and seizure of vehicles. *Policing: A Journal of Policy and Practice*, 8(2), 135-143. <https://doi.org/10.1093/police/pau005>
- Merkelbach, I., Dewies, M. & Kooijman, M (2020). Concept Advies 'onnodig geluid verkeer'
- Michie, S., Van Stralen, M. M., & West, R. (2011). The behaviour change wheel: a new method for characterising and designing behaviour change interventions. *Implementation science*, 6(1), 42. <https://doi.org/10.1186/1748-5908-6-42>
- Muñoz, J. (2008). POLICE INTERVENTION: SOLUTION TO A ROAD SAFETY PROBLEM. <https://popcenter.asu.edu/sites/g/files/litvpz3631/files/library/awards/goldstein/2009/09-46.pdf>
- Noordereiland Nieuws. (2025, 15 mei). Petitie overlast veroorzaakt door kadekapers. <https://noordereiland.org/2025/petitie-overlast-2025/>
- NOS Nieuws. (2025, 7 juni). Gemeente Rotterdam grijpt in tegen straatraces door wegen af te sluiten. <https://nos.nl/artikel/2570233-gemeente-rotterdam-grijpt-in-tegen-straatraces-door-wegen-af-te-sluiten>
- NOS Nieuws. (2025, 1 november). Politie Amsterdam krijgt illegale straatraces havengebied niet onder controle. <https://nos.nl/artikel/2588790-politie-amsterdam-krijgt-illegale-straatraces-havengebied-niet-onder-controle>
- Open Rotterdam. (2021, 21 juli). Rotterdam start 'zomeroffensief' tegen showverkeer en plaatst drempels bij kades. <https://openrotterdam.nl/rotterdam-start-zomeroffensief-tegen-showverkeer-en-plaatst-drempels-bij-kades/>
- Open Rotterdam. (2021, 26 juli). Rotterdam strijdt tegen asociale verkeersdeelnemers; de maatregelen op een rijtje. <https://openrotterdam.nl/rotterdam-gaat-strijd-aan-tegen-asociale-verkeersdeelnemers-de-maatregelen-op-een-rijtje/>

- Open Rotterdam. (2022, 3 juni). Eenrichtingsverkeer Zwart Janstraat wordt geëvalueerd: 'Het is nu een auto ghetto'.  
<https://openrotterdam.nl/eenrichtingsverkeer-zwart-janstraat-wordt-geevalueerd-het-is-nu-een-auto-ghetto/>
- Open Rotterdam. (2024, 18 april). Buurtbewoners zijn overlast Maasboulevard zat: 'Ze rijden hier als waanzinnigen'.  
<https://openrotterdam.nl/buurtbewoners-zijn-overlast-maasboulevard-zat-ze-rijden-hier-als-waanzinnigen/>
- Open Rotterdam. (2024, 15 mei). Meent, Kruiskade en Witte de With 's nachts afgesloten tegen overlast. <https://openrotterdam.nl/meent-kruiskade-en-witte-de-with-s-nachts-afgesloten-tegen-overlast/>
- Open Rotterdam. (2024, 23 mei). Plantenbakken, drempels en palen: deze maatregelen moeten verkeersoverlast in De Esch aanpakken.  
<https://openrotterdam.nl/plantenbakken-drempels-en-palen-deze-maatregelen-moeten-verkeersoverlast-in-de-esch-aanpakken/>
- Open Rotterdam. (2024, 24 juni). Rhijnspookkade bij Maasboulevard krijgt slagbomen om straatracers te weren.  
<https://openrotterdam.nl/rhijnspookkade-bij-maasboulevard-krijgt-slagbomen-om-straatracers-te-weren/>
- Open Rotterdam. (2025, 8 april). Jonge autobezitters veroorzaken overlast in De Esch: 'We worden overal weggestuurd'. <https://openrotterdam.nl/jonge-autobezitters-veroorzaken-overlast-in-de-esch-we-worden-overal-weggestuurd/>
- Puhl, R. M., & Heuer, C. A. (2010). Obesity stigma: important considerations for public health. *American journal of public health, 100*(6), 1019-1028.  
<https://doi.org/10.2105/AJPH.2009.159491https://doi.org/10.2105/AJPH.2009.159491>
- Prabowo, H., Dewi, M. P., Sulthoni, M. I., & Salve, H. R. (2022). RISKY BEHAVIOR WHEN DRIVING LUXURY CARS: THE PERSPECTIVE OF CAR TRADER. *Jurnal Transportasi, 22*(1), 61-70. <https://doi.org/10.26593/jtrans.v22i1.5768.61-70>
- Schenk, N., & Hallema, G. (2024, 26 juni). Een onderzoek naar overlasttypen veroorzaakt door verkeersdeelnemers in Vondelpark buurt oost.

Openresearch.amsterdam.

<https://openresearch.amsterdam/nl/page/111651/een-onderzoek-naar-overlasttypen-veroorzaakt-door-verkeersdeelnemers>

Sharma, P., Pradhan, S., & Srivastava, A. (2021). Understanding the luxury purchase intentions of young consumers: a qualitative analysis. *Asia-Pacific Journal of Business Administration*, 13(4), 452-476. <https://doi.org/10.1108/APJBA-01-2021-0019>

Steindl, C., Jonas, E., Sittenthaler, S., Traut-Mattausch., & Greenberg, J. (2015). Understanding Psychological Reactance. *Zeitschrift für Psychologie*, 223(4), 205-214. DOI: 10.1027/2151-2604/a000222

Steele, C. M., Spencer, S. J., & Aronson, J. (2002). Contending with group image: The psychology of stereotype and social identity threat. In *Advances in experimental social psychology* (Vol. 34, pp. 379-440). Academic Press. [https://doi.org/10.1016/S0065-2601\(02\)80009-0](https://doi.org/10.1016/S0065-2601(02)80009-0)  
[https://doi.org/10.1016/S0065-2601\(02\)80009-0](https://doi.org/10.1016/S0065-2601(02)80009-0)

Stichting Jongerenwerk op Zuid. (2025). Twee wekelijkse rapportage – bijzondere inzet Esch- weken 27 & 28.

Stichting Jongerenwerk op Zuid. (2025). Twee wekelijkse rapportage – bijzondere inzet Esch - weken 29 & 30.

Stichting Jongerenwerk op Zuid. (2025). Twee wekelijkse rapportage – bijzondere inzet Esch - weken 31 & 32.

Sweco. (2022). Maatregelen tegen overlastgevers in het verkeer – Ervaringen in het buitenland.

Tyler, T. R., & Blader, S. L. (2003). The group engagement model: Procedural justice, social identity, and cooperative behavior. *Personality and social psychology review*, 7(4), 349-361. [https://doi.org/10.1207/S15327957PSPR0704\\_07](https://doi.org/10.1207/S15327957PSPR0704_07)

Waterweg Actueel. (2025, 16 maart). Maatregelen straatraces Spaanse Polder Rotterdam. <https://waterweg-actueel.nl/schiedam-steunt-maatregelen-stratracesspaanse-polder-rotterdam/>

Wijkraad Katendrecht, Wilhelminapier. (2024, 29 maart). Ongevraagd advies over de aanpak van verkeersoverlast Laan op Zuid.

Wow-Rotterdam. (2025, 21 februari). Kruiskade en Meent weer dicht in het weekend.

<https://wow-rotterdam.nl/berichten/kruiskade-en-meent-weer-dicht-in-het-weekend>

## 12. Bijlagen

In de bijlagen zijn uitgeschreven literatuurbronnen opgenomen die ten grondslag liggen aan dit onderzoek. Deze uitwerkingen bevatten samenvattingen van geraadpleegde rapportages en wetenschappelijke artikelen, inclusief de belangrijkste bevindingen die in de hoofdstukken zijn opgesomd (in tabellen).

### Bijlage 1. Overlastgevende gedragingen in Rotterdam

In het rapport Verkeersveiligheidsprikkers 2023: Onderzoek naar de subjectieve verkeersveiligheid in Rotterdam (DTV Consultants B.V., 2023) zijn te hard rijden, agressief en asociaal rijgedrag en geluidsoverlast verklaringen voor het gevoel van verkeersonveiligheid in Rotterdam. Onder agressief en asociaal rijgedrag worden extreem hard rijden, showverkeer, fout/dubbel parkeren en herhaaldelijk rondjes rijden op drukke plekken verstaan. Geluidsoverlast wordt gedefinieerd als optrekken met piepende banden of de radio hard aan hebben. Respondenten verdeelden 100 punten over verschillende thema's, waarvan 31% ging naar te hard rijden en 21% naar agressief en asociaal rijgedrag. Ook geluidsoverlast speelt een rol, met een aandeel van 12%. Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat extreem hard rijden en showverkeer (hard optrekken, harde muziek, harde uitlaten, etc.) worden gezien als het meest storende asociale gedrag. Respondenten konden meerdere vormen van asociaal gedrag aanwijzen. Zo geeft 81% van de respondenten aan zich vooral te storen aan extreem hard rijden, terwijl twee derde daarnaast aangeeft dat ook showverkeer tot de grootste ergernissen behoort. Te hard rijden behoort dus niet alleen tot de punten die het meest van invloed zijn op het gevoel van veiligheid in het verkeer, maar ook tot het asociale gedrag waar mensen zich het meest aan ergeren in het verkeer.

Het verslag Monitoring Groene Oase op de Meent (Advier B.V., 2025) benoemt ook de ervaring van hinder van asociaal gedrag van automobilisten in Rotterdam, onder andere op de Meent. Het verslag definieert niet wat asociaal gedrag van automobilisten is, wel worden er overlastgevende gedragingen genoemd. Overlastgevende gedragingen op de Meent bestonden volgens Advier B.V. (2025) uit een file aan toeterende auto's, het spuiten met waterpistolen op terrasgasten, het gooien van dingen (dingen is niet gedefinieerd) en het maken van vervelende opmerkingen (vermoedelijk vanuit de auto naar terrasgasten, maar dit is onduidelijk). Voorafgaand aan de Groene Oase is in kaart gebracht hoe de huidige situatie er op de Meent uitzag. In de huidige situatie zou verkeersoverlast door asociaal rijgedrag steeds verder toenemen. Volgens het verslag (Advier B.V., 2025) ervaart niet iedereen dezelfde mate van overlast, maar blijkt het duidelijk te zijn dat bewoners en

ondernemers zich in de overlast herkennen. Zo merken horecaondernemers op dat gasten de terrassen vermijden en geven bewoners in de straat aan vaak wakker te liggen van geluidsoverlast.

Het rapport 'Patsergedrag in het verkeer veranderen vanuit gedragsperspectief' (D&B, 2021) stelt dat grote gemeenten, zoals Rotterdam, hinder ervaren van zogenaamd patsergedrag in het verkeer. Dit gedrag uit zich onder andere in snel optrekken vanuit stilstand, snelheidslimieten negeren, harde muziek afspelen, het gebruik van verboden middelen, zoals lachgas en het bewust showen van luxe auto's op hotspots zoals de Meent. Dit gedrag brengt de verkeersveiligheid in gevaar, het zorgt voor ergernis en overlast bij zowel omwonenden als stadsrecreanten. Het gedrag komt voornamelijk voor in de zomermaanden en op specifieke dagen waarop de binnenstad veel publiek trekt. Het onderzoek van D&B (2021) richtte zich op drie overkoepelende probleemgedragingen: het hanteren van een asociale rijstijl (snel rijden, hard optrekken), het veroorzaken van geluidsoverlast (uitlaat, muziek) en showgedrag vertonen (onnodig stilstaan, rondjes rijden).

Uitkomsten vanuit de Rotterdamse omnibusenquête worden benoemd in het actieplan 'De Rotterdamse Verkeersaso Aanpak' (Karremans, 2023). Volgens het rapport geeft de helft van de Rotterdammers aan overlast te ervaren van wat in het actieplan wordt aangeduid als 'verkeersasocialen'. Het gedrag bestaat uit onnodig hard optrekkende voertuigen, het negeren van snelheidslimieten, herrie door knallende uitlaten, het afspelen van luide muziek in de auto en intimidatie naar omstanders. In het actieplan wordt dit type verkeersgedrag in verband gebracht met dodelijke ongevallen, 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.

Stichting Jongerenwerk op Zuid heeft meerdere twee wekelijkse rapportages geschreven over de Esch in Rotterdam (Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025). Dit gaat om rapportages van de weken 27 & 28, 29 & 30 en 31 & 32 in 2025. JOZ is gestart met de inzet in de Esch naar aanleiding van vele incidenten en overlast die mogelijk door jongeren werd veroorzaakt. Zij observeerden druk verkeer, vooral op en rond de parkeerplaatsen. Daarnaast waren er interacties tussen bestuurders, zoals toeteren naar elkaar, elkaar proberen te volgen en contact zoeken vanuit voertuigen. Er vonden korte ontmoetingen plaats tussen auto's of achtereenvolgende door de wijk. Jongeren op motoren veroorzaakten lawaai en in meerdere voertuigen werd gerookt of gevaped. Op sommige wegen werd stevig doorgereden, mogelijk met overtreding van de snelheidslimieten. Ook werd er met meerdere voertuigen achter elkaar gereden zonder voldoende afstand of er werden plotselinge manoeuvres uitgevoerd. Tot slot vond er eenmalig een opvallende situatie plaats. Een auto met vier jonge vrouwen reed herhaaldelijk langs dezelfde locatie, in totaal zeven keer. De inzittenden hadden maskers op en gebruikten een laserpen om de aandacht te trekken. In het rapport (Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025) staat dat het gedrag bewust leek

bedoeld om op te vallen en trok de belangstelling van andere automobilisten, voornamelijk mannen.

## **Bijlage 2. Overlastgevende gedragingen buiten Rotterdam**

In het rapport 'Overlast Vondelparkbuurt-Oost: Een onderzoek naar overlasttypen veroorzaakt door verkeersdeelnemers in Vondelpark buurt Oost' (Schenk & Hallema, 2024) is in Amsterdam onderzoek gedaan naar de veiligheid en leefbaarheid in de Vondelparkbuurt Oost. De verkeersonveilige gedragingen die worden genoemd zijn te hard rijden en gevaarlijke (onduidelijke) situaties voor de Q-park garage en agressieve interacties met taxichauffeurs (er is niet gedefinieerd wat deze agressieve interacties inhouden). Daarnaast is er geluidsoverlast door harde muziek, carkit-gesprekken uit personenauto's, ronkende motoren, toeteren, het stationair laten draaien van de motor, luidruchtig uitgaanspubliek dat hun auto geparkeerd heeft in het gebied en optrekken of afremmen bij verkeersdrempels. Daarnaast worden laad- en losplekken gebruikt als Kiss & Ride, circuleren taxichauffeurs rond en houden zij parkeerplaatsen bezet tijdens het wachten op klanten. Dit blijkt zowel uit het onderzoek naar de veiligheid en leefbaarheid als uit de bewonerssessie in de Leidsebuurt en de SIA-meldingen.

Uit het onderzoek van Prabowo et al. (2022) komt het beeld naar voren dat het rijden in luxeauto's samenhangt met een reeks risicovolle en potentieel overlastgevende verkeersgedragingen. De studie, uitgevoerd onder handelaren in tweedehands luxeauto's in Indonesië, laat zien dat bestuurders van dergelijke voertuigen geneigd zijn om harder te rijden, sneller op te trekken en verkeersregels te overtreden. Deze gedragingen worden deels bewust vertoond, bijvoorbeeld om de kracht van de motor te ervaren of om indruk te maken en deels onbewust, doordat bestuurders ongemerkt de snelheidslimiet overschrijden. Volgens Prabowo et al. (2022) dient de luxeauto in dit gedrag als symbool van status, macht en persoonlijke identiteit. Volgens de respondenten kunnen gevoelens van trots, zelfvertrouwen of superioriteit tijdens het rijden leiden tot arrogantie, verminderde empathie voor andere weggebruikers en impulsieve reacties in het verkeer, zoals plotseling hard optrekken, dicht op anderen rijden of agressief inhalen.

In het rapport 'Police Intervention: Solution to a Road Safety Problem' (Munoz, 2008) worden overlastgevende gedragingen beschreven over illegale autoraces die in Chili zorgden voor een gevaarlijk verkeersveiligheidsprobleem op nationaal niveau. Autogroepen organiseerden openbare presentaties van hun voertuigen om de

bijzondere eigenschappen van hun auto's te laten zien en ook als een recreatieve activiteit, maar daarnaast kwamen zij 's nachts bijeen op pleinen en in wijken om illegaal te racen op de openbare weg. Dit leidde tot verkeersonveiligheid voor voetgangers en andere weggebruikers en veroorzaakte geluidsoverlast door harde muziek en motorlawaai. Dit is onderzocht door interviews af te nemen met formele en informele organisaties, evenals individuele inwoners van de gemeente Ancud. De gemeenschap maakte zich zorgen over het hoge risico op ernstige verkeersongevallen door de races, de overlast door geluid en het gebruik van alcohol.

In het onderzoek van Falconer en Kingham (2007) is de term 'boy racer' ontleend en de subcultuur in detail verkend binnen de context van Christchurch, Nieuw-Zeeland, met behulp van een fenomenologisch-etnografische benadering. Er zijn semigestructureerde interviews afgenomen en de activiteiten van de deelnemers zijn geobserveerd. Het onderzoek associeert een groot scala aan activiteiten met de subcultuur, waaronder: alcoholgebruik, stunt-rijden waaronder *burn-outs* (het laten doordraaien van de wielen van een voertuig tot er een spoor van witte rook ontstaat), *donuts* (het versnellen van een voertuig met volledig ingeslagen stuur) en *drag racing* (twee of meer voertuigen die vanaf stilstand tegen elkaar racen, vaak bij verkeerslichten), opzettelijke en onbewuste beschadiging van publieke en particuliere eigendommen, waaronder het achterlaten van afval en het beschadigen van wegoppervlakken en tot slot handel in en gebruik van drugs en intimidatie en geweld. Falconer en Kingham (2007) benadrukken wel dat men niet kan stellen dat handel in en gebruik van drugs en intimidatie en geweld gelijk staan aan *boy racers*, want drugs worden volgens hen ook elders door andere sociale groepen gekocht en verkocht, en geweld is een maatschappelijk probleem in brede zin.

### Bijlage 3. Doelgroepen in Rotterdam

Het rapport 'Patsergedrag in het verkeer veranderen vanuit gedragsperspectief' (D&B, 2021) stelt dat automobilisten die zogenoemd 'patsergedrag' vertonen een diverse doelgroep is met lastige kaders. De doelgroep bestaat volgens het rapport voornamelijk uit mannelijke automobilisten met een leeftijd onder de 30 jaar, maar grote verschillen worden gerapporteerd in karakteristieken en gedrag afhankelijk van (lokale) problematiek. De subgroepen die het rapport noemt zijn ondernemers (vaak wat ouder) die regelmatig een boete krijgen voor te hard rijden, vermogende (jonge) mannen – soms influencers – die samenkomen op hotspots om te racen, automobilisten die (luxe) auto's huren om te showen op hotspots en tot slot autotuners die samenkomen vanuit een passie voor auto's. Volgens het rapport (D&B, 2021) bestaat het overgrote deel van deze doelgroep uit mannen (98 procent), is de gemiddelde leeftijd van de deelnemers 29 jaar, woont een groot deel nog thuis (40 procent) en heeft het grootste deel van de overtredders een lager of middelbaar opleidingsniveau (84 procent) en betaald werk (80 procent). Deze geformuleerde subgroepen en demografische kenmerken zijn afkomstig van een analyse van kenmerken van verkeersovertreders die bij Trafieq een EMG-cursus hebben gevolgd, aangevuld met eigen ervaringen van de auteurs met de problematiek en de doelgroep en uit interviews met Rotterdamse en Haagse experts. Naast de subgroepen en demografische kenmerken baseert het rapport (D&B, 2021) op deze bronnen ook algemene feiten over autogebruik, bekeuringen en ongevallen op. Zo zouden overtredders erg mobiel zijn en rijden ze gemiddeld 31.250 kilometer per jaar, terwijl het landelijk gemiddelde 13.800 kilometer per jaar is. Daarnaast zou 80 procent van de overtredders rijden een plezierige bezigheid vinden en is hun bekeuringsbetrokkenheid en betrokkenheid bij ongevallen hoog. Uit interviews met experts over de doelgroep bleek naast dat het grootste gedeelte man is en dat de gemiddelde leeftijd lager dan 30 jaar is, dat mensen uit deze doelgroep vaak opgroeien binnen een niet-westerse cultuur, maar met name in een Marokkaanse, Turkse en Antilliaanse cultuur. Ook zouden sommigen doelgroepleden grensoverschrijdend gedrag op andere vlakken vertonen, zoals het dealen van drugs

of andere criminele activiteiten. D&B (2021) heeft kennis gemaakt met de doelgroep aan de hand van deskresearch, observaties, interviews met experts en een gesprek met twee doelgroepleden en zegt hierover het volgende: “Hoewel er op deze manier een goed beeld werd verkregen van de doelgroep en haar psychologische drijfveren, worden er mogelijkheden voor verbetering gezien door nog intensiever in contact te treden met de doelgroep zelf.”

Het actieplan De Rotterdamse Verkeersaso Aanpak (Karremans, 2023) definieert deels dezelfde doelgroep en subgroepen van het overlastgevend gedrag in Rotterdam als het rapport ‘Patsergedrag in het verkeer veranderen vanuit gedragsperspectief’ (D & B, 2021). De beschreven doelgroep betreft veelal mannelijke automobilisten met een leeftijd onder de 30 jaar. De subgroepen zijn 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 een huren of lenen om (tijdelijk) te showen, jonge onervaren bestuurders die met snel verdiende geldbedragen in sportieve auto’s rondrijden/-cruisen en tot slot autotuners die samenkomen vanuit een hobby en passie voor auto’s. Het is niet duidelijk hoe is geconcludeerd dat dit de doelgroepen zijn die overlastgevend gedrag veroorzaken.

Stichting Jongerenwerk op Zuid heeft meerdere twee wekelijkse rapportages geschreven over de Esch in Rotterdam (Stichting Jongerenwerk op Zuid, 2025). Dit gaat om rapportages van de weken 27 & 28, 29 & 30 en 31 & 32 in 2025. De geobserveerde plekken waren de Jan ter Laanplaats, Rijnwaterstraat, Watertorenweg en Drinkwaterweg. Vooral in het weekend en tussen 19:00 en 23:30, werden er gedragingen geobserveerd. De observaties laten zien dat de doelgroep voornamelijk bestaat uit jongvolwassenen tussen de 18 en 35 jaar die zich met de auto door de wijk verplaatsen. Overdag en in de vroege avond gaat het soms om lokale jongeren uit de buurt (middelbare scholieren uit Kralingen), maar later op de avond komen vooral jongvolwassen bestuurders van buiten de wijk. Binnen deze groep is sprake van culturele diversiteit, met relatief veel personen van Noord-Afrikaanse, Turkse en Midden-Oosterse afkomst. De mannen in deze groep zijn meestal tussen de 23 en 35 jaar, terwijl de vrouwen vaak jonger zijn (rond 18 tot 23 jaar). Ze rijden meestal in groepjes van twee of meer personen per auto.

## Bijlage 4. Doelgroepen buiten Rotterdam

Het onderzoek van Prabowo et al. (2022) omschrijft een doelgroep van handelaren in tweedehands luxeauto's in Indonesië die ervaring hebben met het besturen van verschillende soorten luxe auto's, zoals Toyota, BMW, Mercedes-Benz, Land-Rover en Jeep. Hoewel deze deelnemers geen eigenaars zijn van de auto's die zij besturen, hebben zij tijdelijk toegang tot luxe voertuigen. Volgens Prabowo et al. (2022) geeft dit hun de ervaring van rijkdom, status en comfort die met dergelijke auto's wordt geassocieerd. De doelgroep bestaat dus uit ervaren autohandelaren die zich door hun rijervaring met luxeauto's identificeren met de levensstijl van rijke autobezitters en bij wie dit gepaard kan gaan met risicovol rijgedrag, te hard rijden en het overtreden van verkeersregels.

In het artikel van Lumsden (2014) wordt onderzoek gedaan naar de zogenoemde 'boy racers', ook wel Bouley Bashers genoemd in Aberdeen in Schotland. De Beach Boulevard in Aberdeen en de "trammers"; een weg met een aangrenzend parkeergebied, worden bezocht door jonge bestuurders die vanuit omliggende dorpjes en stadjes naar de stad rijden. Dit terrein was een ontmoetingsplek waar jongeren hun auto's en aanpassingen toonden, hun rijvaardigheid demonstreerden en konden socializen met gelijkgestemde autoliefhebbers. Bewoners van de stad klaagden dat de bestuurders zich schuldig maakten aan afwijkend en/of asociaal gedrag, waaronder te hard rijden, illegale straatraces, het opjagen van motoren, harde muziek uit autospeakers, zwerfafval, samenscholing in grote groepen en urineren in het openbaar. Het onderzoek beschrijft de manieren waarop de politie het probleem van asociaal rijgedrag in een stedelijke omgeving heeft aangepakt, tegen de achtergrond van bezorgdheid en druk van bedrijven, bewoners, de lokale overheid, de media en de nationale overheid. Wetgeving tegen asociaal gedrag werd ingevoerd, waaronder verdrijvingsbevelen (dispersal orders) en inbeslagname van voertuigen. Het succes van deze wetgeving en de impact die dit had op de relatie tussen politie en de bestuurders worden in het artikel onderzocht (zie hiervoor hoofdstuk 6 Bekende interventies).

Het rapport Aanpak van Notoire Verkeersovertreders (Kuiken, Barten & Fokkema, 2009), uitgevoerd door adviesbureau DHV in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart, verkent hoe hardnekkige verkeersovertreders (bestuurders die ondanks boetes of gedragsmaatregelen zoals de EMG (Educatieve Maatregel Gedrag) hun gedrag niet aanpassen) effectief kunnen worden aangepakt. Het onderzoek combineert een literatuurstudie, interviews met politie en experts, en een analyse van de doelgroep om inzicht te krijgen in de achterliggende motieven van regelovertrekend gedrag. Er worden vier subgroepen onderscheiden, elk met verschillende achterliggende motieven en gedragingen. De indeling is niet gebaseerd op het type overtreding, maar op de achterliggende problematiek en persoonlijkheidskenmerken. Uit interviews met verschillende politiekorpsen blijkt dat vooral twee groepen vaak worden genoemd: jonge, overmoedige bestuurders en ervaren veelrijders met een hoog kilometrage. Toch is de doelgroep zeer divers en kunnen ook onoplettendheid of impulsiviteit leiden tot herhaald verkeersgedrag dat als “hufferig” wordt ervaren. Het rapport beschrijft vier profielen:

- De criminele overtreder (Michael)  
Dit zijn personen die niet alleen verkeersregels overtreden, maar ook betrokken zijn bij andere vormen van crimineel of afwijkend gedrag. Hun verkeersgedrag hangt samen met een gebrek aan zelfcontrole. Verkeersfeiten staan vaak niet op zichzelf maar vormen onderdeel van een bredere sociale problematiek.
- De jonge wegpiraat (Hicham)  
Jongeren tussen 18 en 24 jaar, vaak mannen, die hun auto gebruiken als middel tot zelfexpressie. Ze overschatten hun rijvaardigheden en laten zich beïnvloeden door voorbeeldfiguren uit film of muziek. Hun gedrag wordt gevoed door bravoure en de wens om stoer gevonden te worden. Dit type overtreder is gevoelig voor status, zoekt spanning, en vertoont vaak imitatiegedrag.
- De bestuurder met een kort lontje (Jurgen)  
Bestuurders die moeite hebben met het reguleren van emoties. Hun overtredingen komen voort uit frustratie, woede of impulsiviteit, eerder dan uit berekening. Ze vertonen vaak agressief rijgedrag dat meer te maken heeft met emotieregulatieproblemen dan met verkeersdiscipline.
- De zakelijke notoire overtreder (Hans)  
Ervaren bestuurders tussen de 25 en 50 jaar die veel rijden. Ze overtreden bewust en berekenend, meestal door structureel te hard rijden. Hun gedrag is vaak niet agressief, maar routineus en pragmatisch — ze wegen snelheid af tegen risico, en betalen hun boetes zonder moreel bezwaar.

De onderzoekers concluderen dat deze diversiteit in achtergronden vraagt om maatwerk in beleid en handhaving. Een uniforme aanpak is niet effectief, omdat de oorzaken van overtredingen uiteenlopen van impulsiviteit tot berekening of statusgedrag.

Het 'Feitenrelaas car meetings in de weekends van 1 en 8 augustus' over een Car Meeting in Enschede (Gemeente Enschede, 2020) werd opgesteld naar aanleiding van een grootschalige bijeenkomst op zaterdagavond 1 augustus 2020, waarbij circa 300 voertuigen zich verzamelden op de parkeerplaats bij de ijsbaan in Enschede. De situatie leidde tot overtredingen van de Covid-19 Noodverordening, verkeerswetgeving en de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) omtrent evenementen. Naar aanleiding van vragen uit de gemeenteraad beloofde de burgemeester een feitenrelaas waarin de gebeurtenissen, achtergronden en vervolgacties werden vastgelegd. Uit de inventarisatie van politie en gemeente blijkt dat sinds de invoering van de coronamaatregelen een duidelijke toename zichtbaar is in overlast en risicovol verkeersgedrag onder jongeren. Jongeren gebruikten de auto steeds vaker als ontmoetingsplek en middel om op te vallen in de openbare ruimte, vooral in de avonduren en op parkeerplaatsen. Het feitenrelaas onderscheidt daarbij vijf typen gedragingen:

- Patsergedrag: Jongeren tonen en besturen opvallende, vaak dure auto's, vooral in Zuid-Enschede, waarbij regelmatig te hard wordt gereden.
- Hanggedrag: Groepen verzamelen zich op parkeerplaatsen (zoals rond het Diekman) om te 'chillen' in of rond hun auto's, wat leidt tot geluidsoverlast, afval en hinder voor omwonenden.
- Gamegedrag: Tieners ontmoeten elkaar op parkeerplaatsen (zoals bij de Grolsch Veste) om samen te gamen vanuit de auto; deze groep veroorzaakt op zichzelf weinig overlast, maar wanneer andere groepen aansluiten ontstaan geluids- en verkeersproblemen.
- Autoshow/Car Meetings: Informele bijeenkomsten van autoliefhebbers, vaak met deelnemers uit Nederland en Duitsland. Hoewel doorgaans gezinsvriendelijk en rustig, trekken ze grote aantallen bezoekers die de verkeersdruk en overlast kunnen vergroten.
- Autoracers: Bestuurders die door extreem rijgedrag en overtredingen (zoals straatraces of hard optrekken) bewust aandacht zoeken en risico's creëren voor de verkeersveiligheid.

## **Bijlage 5. Bekende interventies Rotterdam**

### *Plaatsing van (rubberen) drempels*

Volgens het rapport 'Maatregelen tegen overlastgevers in het verkeer' (Sweco, 2022) zijn rubberen drempels geplaatst. Het rapport van Sweco (2022) legt uit dat deze drempels tijdelijk zijn geplaatst als onderdeel van het 'zomeroffensief' tegen verkeersoverlast in 2021, maar geeft verder geen informatie. Open Rotterdam (21 juli 2021) legt uit dat de tijdelijke drempels zijn geplaatst op verschillende kades in Rotterdam. Dit is gedaan bij de Parkkade bij de Parkhaven en de Oosterkade bij de Maasboulevard. Daarnaast werden de drempels op de Parklaan begin augustus 2021 vervangen voor permanente drempels en in het overige deel van het Scheepsvaartkwartier werden nog tijdelijke drempels geplaatst om de snelheid te verlagen. Het is niet bekend welk effect het plaatsen van deze (tijdelijke) drempels had.

### *Het afzetten van sommige straten en de pilot Groene Oase*

Als onderdeel van de 'Rotterdamse Verkeersaso Aanpak' zijn in verschillende delen van de stad straten tijdelijk afgesloten voor autoverkeer om de leefbaarheid te verbeteren en verkeersoverlast te verminderen. Een concreet voorbeeld hiervan is de pilot Groene Oase op de Meent (Advier B.V., 2025). Tussen de Rodezand en de Westewagenstraat werd de straat tijdelijk afgesloten voor automobilisten en ingericht met extra groen. Deze combinatie van verkeersomleiding en vergroening zorgde voor een rustiger en aangenamer straatbeeld, wat ondanks de verminderde bereikbaarheid als positief werd ervaren door ondernemers en bezoekers. De maatregel bleek effectief in het tegengaan van overlastgevend autoverkeer en het vergroten van de leefbaarheid.

De ervaringen uit deze pilot sluiten aan bij de bredere stedelijke aanpak, waarbij tussen juni en oktober 2023 op donderdag-, vrijdag-, zaterdag- en zondagavonden meerdere straten in de binnenstad, waaronder de Meent, Witte de Withstraat, Karel

Doormanstraat, Aert van Nesstraat en Kruiskade werden afgesloten voor autoverkeer (Karremans, 2023; Sweco, 2022).

Draagvlakonderzoek naar de pilot Groene Oase liet zien dat veel bewoners, bezoekers en ondernemers positief stonden tegenover deze afsluitingen. Belangrijke succesfactoren waren de goede locatiekeuze, de vergroening van de buitenruimte, de zichtbare sociale controle, snelle communicatie en de actieve betrokkenheid van de BIZ Meent en lokale ondernemers.

### *Stevige handhaving*

Het rapport 'Maatregelen tegen overlastgevers in het verkeer (Sweco, 2022) stelt dat de handhaving in Rotterdam is geïntensiveerd door meer politie-inzet, nauwere samenwerking met het OM en het inzetten van juridische instrumenten zoals de WOK-status, waarmee voertuigen met technische of geluidsovertredingen tijdelijk van de weg kunnen worden gehaald. In het rapport wordt niet toegelicht wat de effecten hiervan waren.

Binnen de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak (RVA) is de handhaving sterk uitgebreid (Karremans, 2023). In Tabel 1 zijn de handhavingsmaatregelen uiteengezet. Het is onduidelijk welke maatregelen zijn ingezet en wat daar de effecten van waren.

**Tabel 1. Overzicht van handhavingsmaatregelen binnen de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak (Karremans, 2023)**

Thema	Maatregel	Doel/effect	Periode/status
<b>Versterkte handhavingsstructuur</b>	Oprichting van een speciaal verkeersaso-team binnen Toezicht & Handhaving	Structurele inzet op verkeersasociaal gedrag; meer capaciteit voor controles	Vanaf 2023, structureel
<b>Combinatie politie en BOA's</b>	Uitbreiding van BOA-bevoegdheden en nauwe samenwerking met politie	Ontlasting van politiecapaciteit en vergroting van subjectieve en objectieve pakkans	Doorlopend, uniek in Nederland
<b>Technologische en fysieke middelen</b>	Plaatsing van vaste en mobiele flitspalen, inzet van Snelle Interventie Voertuigen (SIV's) en regelmatige verkeerscontroles	Verhogen van de pakkans en verbeteren van de verkeersveiligheid	Vanaf zomer 2023
<b>Gerichte juridische maatregelen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inbeslagname van huurauto's</li> <li>- Opleggen van wijk- en gebiedsverboden</li> </ul>	Structureel ingrijpen bij herhaald overlastgevend gedrag; preventieve werking	Vanaf 2023, deels in voorbereiding

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Toepassing van bestuurlijke dwangsommen (APV art. 2:47)</li> </ul>		
<b>Preventieve en gedragsgerichte aanpak</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Educatieve Maatregel Gedrag en Verkeer (EMG)</li> <li>- Toepassing recidiveregeling OM</li> <li>- Gedragscampagne tegen verkeersasociaal rijgedrag</li> </ul>	Bevorderen van gedragsverandering en bewustwording bij overtreders	Doorlopend, EMG aangescherpt in 2023
<b>Lobby en beleidsontwikkeling</b>	Actieve lobby richting het Rijk voor meer bevoegdheden en strengere regelgeving (meer flitspalen, alcoholslot, hogere boetes)	Structurele beleidsverankering	Doorlopend

### *Het inzetten van mobiele snelheidscamera's*

Volgens het rapport 'Maatregelen tegen overlastgevers in het verkeer' (Sweco, 2022) heeft het Openbaar Ministerie op verschillende locaties mobiele flitspalen ingezet om verkeersasociaal gedrag te beperken. Deze verplaatsbare palen kunnen flexibel worden ingezet op plekken waar overtredingen zich voordoen. Tegelijkertijd benoemt het rapport dat deze aanpak beperkingen kent: de mobiele flitser vraagt extra inzet van politiecapaciteit en het is lastig om vooraf goed in te schatten waar de palen het meest effectief geplaatst kunnen worden, omdat het overlastgevende verkeersgedrag zich eenvoudig naar andere plekken kan verplaatsen.

### *Het gebruik van geluidsapparatuur*

In het actieplan 'de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak' (Karremans, 2023) staan geluidsmaatregelen. Zo zou in 2023 gestart zijn met de inzet van **Geluid Informatie Displays (GID's)**. Deze schermen zijn gekoppeld aan geluidsmeetapparatuur en tonen bestuurders een waarschuwingsboodschap wanneer een voertuig een geluidsdrempel overschrijdt. Het doel hiervan is gedragsbeïnvloeding: bestuurders worden direct geconfronteerd met hun geluidsproductie en het mogelijke boetebedrag. Daarnaast worden op diverse locaties **geluidsmeters** geplaatst om beter inzicht te krijgen in waar en wanneer geluidsoverlast plaatsvindt. De verzamelde data worden gebruikt om gericht te kunnen handhaven. Verder volgt de gemeente de ontwikkeling van een **geluidsflietser** op de voet; een technisch hulpmiddel dat voertuigen automatisch kan identificeren op basis van geluidsoverschrijding. Uit eerdere tests in Rotterdam blijkt dat in ongeveer 50% van

de gevallen de geluidsbron eenduidig kon worden vastgesteld. De ambitie is om deze techniek uiteindelijk juridisch te kunnen inzetten voor beboeting. Totdat de landelijke wetgeving dat mogelijk maakt, onderzoekt de gemeente hoe **geluidcamera's** al kunnen worden ingezet bij het opleggen van last onder dwangsom-procedures. De ontwikkeling van de geluidsflitsers is tijdens het opstellen van dit rapport verder gevorderd, waardoor de herkomst van geluidsoverlast nauwkeuriger kan worden vastgesteld. De gemeente werkt aan de implementatie hiervan, maar moet eerst nog enkele juridische, beveiligings- en privacyvraagstukken oplossen voordat invoering mogelijk is.

Ook het rapport 'Maatregelen tegen overlastgevers in het verkeer' (Sweco, 2022) noemt maatregelen voor geluidsoverlast. Volgens Sweco (2022) heeft de gemeente Rotterdam op verschillende locaties geluidsmmeetapparatuur ingezet die is gekoppeld aan **kentekenherkenning**. Op drie plekken in de stad zijn **geluidsmeters** en **camera's** geplaatst om inzicht te krijgen in het omgevingsgeluid en specifiek in het geluid dat wordt veroorzaakt door motorvoertuigen. Het rapport stelt dat op dit moment nog niet daadwerkelijk kan worden gehandhaafd met zogenoemde **lawaaiflitsers**, omdat er in Nederland nog geen gecertificeerd systeem beschikbaar is dat juridisch mag worden gebruikt voor beboeting.

### *Gedragscampagne 'VROEM VROEM deed je toen'*

Om verkeersasociaal gedrag (snel rijden, hard optrekken, geluidsoverlast veroorzaken door muziek of harde uitlaat en onnodig stilstaan of rondjes rijden) onder jonge bestuurders terug te dringen, startten Rotterdam en Den Haag een gezamenlijke bewustwordingscampagne, genaamd 'VROEM VROEM deed je toen' (Sweco, 2022; D&B, 2021). Bekende gezichten als Winne en YousToub spreken jongeren aan op hun rijgedrag. De campagne richt zich op mannen van 18 tot 25 jaar en gebruikt inzichten uit gedragswetenschap om aan te sluiten bij hun belevingswereld. Door asociaal rijgedrag neer te zetten als kinderachtig en onvolwassen, wordt juist de wens van jongeren om serieus genomen te worden aangesproken. Het is niet bekend wat de effecten van deze gedragscampagne waren.

### *Camp21*

In het rapport 'Maatregelen tegen overlastgevers in het verkeer' (Sweco, 2022) wordt Camp21 genoemd. Dit is een Rotterdams initiatief waarin jongerenwerkers en wijkteams met jongeren in gesprek gaan over hun rijgedrag en de risico's die het met zich meebrengt. Het doel is om jongeren bewust te maken van de gevolgen van hun gedrag in het verkeer en hen te stimuleren veiligere keuzes te maken. Deelname is vrijblijvend, maar de persoonlijke benadering via het jongerenwerk en lokale organisaties zorgt ervoor dat ook jongeren worden bereikt die normaal gesproken moeilijk in contact komen met dergelijke programma's. Een artikel van Koop & Co (2017, 13 oktober) stelt dat het initiatief Camp21 een groot succes was in Rotterdam. Uit de beschikbare informatie over het initiatief Camp21 blijkt dat de eerste resultaten positief zijn. In een nameting onder deelnemende jongeren werd vastgesteld dat zij

zich nog steeds veiliger en verantwoordelijker in het verkeer gedragen dan vóór deelname aan het programma.

### *Verlaging van de maximumsnelheid van 50km/u naar 30 km/u*

In het rapport 'Maatregelen tegen overlastgevers in het verkeer' (Sweco, 2022) staat dat Rotterdam zich als ambitie heeft gesteld om de maximumsnelheid in een aantal straten binnen de bebouwde kom terug te brengen van 50km/uur naar 30 km/uur. De verlaging van het snelheidsregime zou ervoor moeten zorgen dat de verkeersveiligheid verbetert en de kans op verkeersongevallen op de wegen wordt verlaagd. Ook zou het volgens Sweco (2022) kunnen bijdragen aan de aanpak van de problematiek van verkeersasos en het kan geluidsoverlast in de omgeving beperken. De 'Nota van beantwoording, verkeersbesluit Stadsbrede Aanpak 30km/u gebiedsontsluitingswegen (GOW 30) Rotterdam', (Gemeente Rotterdam, 2025, 11 maart) zegt dat in totaal ruim 115 straten aangepast worden. De maatregel wordt gefaseerd ingevoerd en gaat gepaard met aanpassingen in bebording, markering, en waar nodig fysieke inrichting van de weg. De Nota van beantwoording (Gemeente Rotterdam, 2025, 11 maart) stelt dat hoewel de beleidsvoorbereiding en uitvoering inmiddels zijn gestart, de maatregel nog niet volledig is geëvalueerd. De gemeente heeft een evaluatiekader opgesteld waarin indicatoren zoals snelheid, verkeersveiligheid, doorstroming, geluid en naleving worden gemonitord. Vanuit een gedragswetenschappelijk perspectief kan in twijfel getrokken worden of het verlagen van de maximale snelheid geldt voor het overschrijdend gedrag zoals benoemd in deze rapportage. De oude maximale snelheid wordt overschreden, dus de nieuwe waarschijnlijk ook tenzij er aanvullende maatregelen genomen worden. Het openbaar ministerie heeft wel al sneller bevoegdheid om te handelen omdat de bestuurder al bij een lagere snelheid

### *Zomeroffensief 2021*

In het rapport 'Maatregelen tegen overlastgevers in het verkeer' (Sweco, 2022) wordt gesproken over het 'Zomeroffensief 2021'. In deze bron wordt echter niet toegelicht welke specifieke maatregelen onder dit offensief vielen of wat de effecten daarvan waren. Meer informatie hierover is terug te vinden in aanvullende bronnen.

Zo legt een artikel van Open Rotterdam (2021) uit dat in de zomer van 2021 de gemeente zich richtte op het terugdringen van asociaal verkeersgedrag (waaronder racen en roekeloos rijden), geluidsoverlast, intimidatie, vervuiling door, met, rondom, en vanuit voertuigen op de openbare weg. De maatregelen die de gemeente Rotterdam wilde inzetten zijn: het ingrijpen op hotspots, de Meentbrug afsluiten, het inzetten van verrijdbare flitskasten, flitspalen tegen ronkende auto's en speciale parkeervakken voor deelscooters maken. Op zeven hotspots, zoals de Meent, West-Kruiskade, etc. zouden in de zomer van 2021 ruim dertig politiecontroles gehouden worden met geluidsmeters en zouden boa's controleren op het gebruik van drank en lachgas in geparkeerde auto's. Elke donderdag-, vrijdag-, zaterdag- en zondagavond werd de brug bij de Meent afgesloten, zodat er twee gescheiden verkeerssystemen op de Meent zouden ontstaan en showverkeer dus tegen werd gegaan. Het is niet

voor alle maatregelen duidelijk of deze zijn ingezet en wat de effecten hiervan waren. Wel is duidelijk dat het afsluiten van de boulevard in Nesselande leidde tot veel ergernis bij de bewoners, omdat het probleem zich volgens hen verplaatste. Het afsluiten van de Meentbrug werd verschillend ervaren. Voornamelijk bij automobilisten riep dit ergernis op vanwege het omrijden, anderen zoals horecaondernemers waren blij.

Hiernaast bevat het 'Afdoeningsvoorstel moties' (Gemeente Rotterdam, 2022) een uitgebreidere weergave van interventies en de behaalde resultaten van het Zomeroffensief 2021 (zie Tabel 2).

**Tabel 2. Resultaten Zomeroffensief 2021 (Gemeente Rotterdam, 2022)**

Interventie-categorie	Voorbeelden locaties	Belangrijkste maatregelen	Waargenomen effecten/resultaten
Controle & handhaving	Meent, Parkkade, Zwart Janstraat	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inzet politie, boa's, stadsbeheer</li> <li>Bekeuringen en aanhoudingen (o.a. bedreiging, verkeersoverlast, lachgas, mishandeling)</li> <li>Zichtbare en kleinschalige prikacties, soms ongeüniformeerd</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Aantal klachten en meldingen daalde</li> <li>Bewoners en ondernemers gaven aan dat overlast merkbaar afnam</li> <li>Positieve reacties tijdens controles</li> </ul>
Fysieke maatregelen	Meent, Parkkade, Oosterkade, Maeterlinckweg, Zwart Janstraat, Charloisse Lagedijk	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plaatsing verkeersdrempels, versmallingen, afsluitingen</li> <li>Tijdelijke "knip" Meentbrug (geen doorgaand verkeer in avond/weekend)</li> <li>Verlagen snelheid (30km/h)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sterke afname overlast op o.a. Maeterlinckweg en Parkkade</li> <li>Bewoners Zuidwijk melden "drastische afname" overlast</li> <li>Tijdelijke maatregelen vaak verlengd of permanent gemaakt</li> </ul>
Technische hulpmiddelen	Laan op Zuid, Schiekade, Abram van Rijckevorselweg, Westzeedijk, Molenvliet	<ul style="list-style-type: none"> <li>Plaatsing vaste en mobiele flitspalen</li> <li>Pilot geluidsflitscamera's</li> <li>Lobby voor meer bevoegdheden en</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>466 boetes (Westzeedijk, 60 dagen)</li> <li>700 boetes (Molenvliet, 40 dagen)</li> </ul>

strengere  
geluidsnormen

- Hoge productiviteit flitscamera's bevestigt structureel hardrijden

## Bijlage 6. Bekende interventies buiten Rotterdam

### *Geluid smileys*

In de rapportage 'Pilot geluid smiley Amsterdam 2023' (Gemeente Amsterdam, 2024, 23 mei) staat dat de gemeente Amsterdam een pilot heeft uitgevoerd met geluidsinformatiedisplays (geluidssmileys) om bewustwording en gedragsverandering bij bestuurders van luide voertuigen te stimuleren. Door rijders direct te confronteren met hun geluidsniveau, wilde de gemeente aanzetten tot rustiger rijgedrag en daarmee minder geluidsoverlast. De pilot had een informatief karakter en er werden geen boetes uitgedeeld. Voertuigpassages boven 80 dB werden geregistreerd als 'luide events'. De pilot liep oorspronkelijk van juni tot en met november 2023, waarbij de verkeersdisplays gefaseerd vanaf 10 augustus werden geplaatst. Uiteindelijk bleven de geluidmeters en displays langer actief dan gepland: de verkeersdisplays zijn pas begin februari 2024 verwijderd. In de rapportage ligt de nadruk op de metingen uit 2023, maar onderzoeksbureau Tabula Rasa heeft aanvullend gegevens uit maart 2024 gebruikt als controleconditie. Uit hun analyse blijkt dat geluidssmileys samenhangen met het terugdringen van verkeersgeluid. Vooral de boodschap "Rustig door de buurt" hing samen met een merkbare afname van lawaaipieken.

### *Autorecreatieplaatsen (concept)*

Een onderzoeker in Amsterdam heeft een conceptuele aanpak beschreven waarin een bedrijventerrein een dubbele functie zou kunnen krijgen: doordeweeks in gebruik door bedrijven en in het weekend ingericht als ontmoetingsplek voor jongeren (Krepel, 2023). Binnen dit voorstel zouden uitritten die in het weekend niet operationeel zijn tijdelijk kunnen worden aangewezen als 'autorecreatieplaatsen', zodat jongeren daar kunnen samenkomen zonder de bedrijfsactiviteiten te hinderen. Deze maatregel betreft echter een concept en is voor zover bekend niet uitgevoerd.

### *Educatieve programma's*

Het rapport 'Gedragspotentie van verkeersveiligheidsprojecten 2018 (D&B, 2018) schrijft dat de provincie Noord-Brabant heeft ingezet op verschillende initiatieven en campagnes om het aantal verkeersslachtoffers te beperken.

- Your Message van Team Alert is een educatief programma waarin mbo-studenten aan de slag gaan met actuele verkeersproblemen. De doelstelling is om mbo-studenten van 16 – 24 jaar bewust te maken van hun rol in het verkeer. Tijdens het educatieve programma moesten deelnemers medestudenten overtuigen van het belang van verkeersveilig gedrag door middel van een

campagne. De aanpak waarbij jongeren zelf anderen overtuigen van veilig verkeersgedrag blijkt effectief. Volgens D&B (2018) zou dit zogenaamde self-persuasion-element, gecombineerd met de interactieve ervaring van het programma, de gedragsverandering versterken. Via een procesevaluatie in 2016 is onderzocht of het project uitgevoerd wordt zoals bedoeld. De ervaringen van jongeren, docenten en uitvoeringsmedewerkers werden meegenomen en bleken positief. De doelgroep zelf beoordeelde het project via een eigen user-experience-onderzoek met een 7,9. Volgens het rapport (D&B, 2018) kan de impact verder toenemen door studenten nog actiever te betrekken bij de uitvoering en door meer gedragsgerichte ondersteuning te bieden bij het ontwikkelen van hun campagnes.

- Daarnaast is Trials van het Verbond van Verzekeraars een educatief programma gericht op jonge automobilisten van 18 tot 27 jaar. Deelnemers reflecteren op hun eigen rijgedrag en ervaren via praktische oefeningen welke risico's gevaarlijk rijgedrag met zich meebrengt. Door middel van groepsdiscussies, ervaringsuitwisseling en persoonlijke feedback worden deelnemers gestimuleerd om bewust veiliger te rijden. Volgens evaluaties van de Rijksuniversiteit Groningen (RUG) en de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) leidt Trials tot meer risicobewustzijn, beter verkeersinzicht en minder schadegevallen onder deelnemers. Uit het onderzoek van de RUG blijkt dat het positief is dat Trials de nadruk legt op bewustwording van risico's in plaats van op rijvaardigheid, omdat trainingen die zich uitsluitend op vaardigheid richten juist kunnen leiden tot overmoediger gedrag. SWOV constateerde dat Trials de risicoperceptie langdurig vergroot en het kennisniveau van deelnemers verhoogt. Daarnaast toonde een analyse van verzekeringsgegevens over de periode 2007–2011 (onder 9.300 verzekerden) aan dat Trials-deelnemers 25% minder WA-schade veroorzaken dan niet-deelnemers. Wel wordt opgemerkt dat deelnemers aan Trials waarschijnlijk al bewuster met verkeersveiligheid omgaan dan de gemiddelde automobilist.

### *Verlaging van de snelheid naar 30 km/u in Brussel*

Uit een rapportage van Brussels Mobility en de European Commission (2023, 6 juli) blijkt dat de invoering van een stedelijke snelheidslimiet van 30 km/u in Brussel heeft geleid tot duidelijke verbeteringen op het gebied van snelheid, verkeersveiligheid en geluidsoverlast. Om de maatregel te ondersteunen werden verschillende acties ondernomen, waaronder:

- Het versturen van informatiefolders naar bewoners;
- Advertenties in bussen, op billboards en vuilniswagens;
- Een brede campagne via social media en persconferenties;
- Een wetswijziging waarbij 30 km/u de standaard werd, tenzij anders aangegeven;

- Aanpassingen in de openbare ruimte, zoals nieuwe verkeersborden, markeringen en kleine infrastructurele ingrepen (bijv. verkeersdrempels en aangepaste oversteekplaatsen);
- De inzet van 30 snelheidscamera's, waarvan 7 mobiele exemplaren.

Voor de evaluatie werden op tachtig locaties onopvallende camera's ingezet om realistische metingen te doen. De gemiddelde snelheid daalde in het gehele gebied, zowel op wegen waar al 30 km/u gold als op wegen waar de limiet werd verlaagd. Ook het aantal plekken met excessieve snelheidsovertredingen nam af. Een belangrijk resultaat is dat reistijden voor automobilisten vrijwel gelijk bleven: ritten van 5–10 kilometer duurden gemiddeld slechts 10–15 seconden langer. Voor het openbaar vervoer veranderden de gemiddelde snelheden nauwelijks.

De grootste impact werd gevonden op verkeersveiligheid. In het eerste jaar na de invoering halveerde het aantal verkeersdoden (van 14 naar 6) en daalde het aantal ernstige ongevallen met 20%. Hoewel andere factoren ook een rol speelden, beschouwt Brussel deze daling als een belangrijke stap richting 'Vision Zero' (Een beleid op het gebied van verkeersveiligheid dat erop is gericht dat uiteindelijk geen doden of zwaargewonden meer vallen in het verkeer).

Daarnaast nam het verkeersgeluid merkbaar af, met dalingen tussen 1,5 en 4,8 dB(A). Bewoners rapporteerden dat zij na de invoering andere geluiden, zoals trams, sterker hoorden, wat aangeeft dat het verkeersgeluid daadwerkelijk lager lag dan voorheen.

### *Alternatief racetraject*

Het rapport 'Police Intervention: Solution to a Road Safety Problem' (Muñoz, 2008) beschrijft hoe de politie in de Chileense stad Ancud de aanpak van illegale straatraces herzag. Eerder probeerde de politie het probleem op te lossen door handhavend op te treden: telkens wanneer bewoners klaagden, werden agenten ingezet om racers te beboeten en te verspreiden. Deze strategie bleek echter ineffectief, omdat de races zich vervolgens verplaatsten naar geheime tijden en locaties, waardoor controle nauwelijks mogelijk was.

In februari besloot Muñoz (2008) een nieuwe aanpak te ontwikkelen die nadruk legde op samenwerking en preventie. Er werden overleggen georganiseerd met buurtbewoners, de gemeente, de Asociación Chilena de Seguridad, het lokale luchtvaartclub en de Tuning Ancud Car Club (de groep jongeren die de races organiseerde). Tijdens deze bijeenkomsten werden de klachten, risico's en mogelijke oplossingen gezamenlijk besproken. Uit deze gesprekken bleek dat de club formeel geregistreerd was, maar geen veilige locatie had om races legaal te organiseren.

Om het probleem structureel aan te pakken, werd binnen de 'Management Area' een overeenkomst gesloten tussen de politie, gemeente, de autoclub en de luchtvaartclub om een deel van het Pupelde-vliegveld open te stellen als officiële raceplaats. Daar konden jongeren maandelijks wedstrijden organiseren onder toezicht van de politie en met de juiste veiligheidsvoorzieningen. De gemeenschap

werd uitgenodigd om als publiek aanwezig te zijn, waardoor de races veranderden van een bron van overlast in een gemeenschapsevenement.

Parallel hieraan richtte de politie een 'Information Area' op, waarin voorlichtingssessies werden gegeven over de oorzaken en gevolgen van verkeersongevallen, de juridische consequenties van illegale races en de persoonlijke risico's voor bestuurders. In totaal werden acht workshops georganiseerd voor leden van de autoclub, in samenwerking met veiligheidsorganisaties.

De gecombineerde aanpak had de volgende effecten:

- De illegale straatraces stopten volledig.
- Het aantal meldingen en klachten van bewoners daalde aanzienlijk.
- De veilig georganiseerde races op het vliegveld kregen steun van de gemeente, veiligheidsinstanties en bewoners.
- De betrokken jongeren sloten verplicht een aansprakelijkheidsverzekering af om te mogen deelnemen, wat hun verantwoordelijkheidsgevoel vergrootte.
- De relatie tussen politie, jongeren en de gemeenschap verbeterde merkbaar, doordat de aanpak niet langer uitsluitend bestraffend maar ook inclusief en educatief was.

In een NOS-artikel uit november 2025 wordt de wens uitgesproken voor een soortgelijke interventie in Amsterdam. Er wordt geschreven dat straatracers pleiten voor een legaal circuit waar zij terecht kunnen. Er wordt aangegeven dat de racers het liefst rijden op een plek waar dat legaal is. "Gemeenten steken veel geld in het tegenwerken, terwijl ze ons met een kleiner budget gewoon een veilige locatie kunnen geven", zegt een 'drifter' oftewel straatracer. Dat moet dan wel betaalbaar zijn. Het circuit van Zandvoort is volgens hem te duur om vaak af te huren.

### *Lijst met buitenlandse maatregelen*

In het rapport 'Maatregelen tegen overlastgevers in het verkeer' (Sweco, 2022) zien wij een uitgebreid overzicht van buitenlandse maatregelen die geluidsoverlast, snelheidsovertredingen, rijden onder invloed en rijgedrag zouden moeten aanpakken. Aanvullend op wat al beschreven is, staat in onderstaande tabel (zie Tabel 3) een overzicht van maatregelen buiten Rotterdam.

**Tabel 3. Maatregelen in het buitenland. Deze tabel is overgenomen en aangepast op basis van het rapport 'Maatregelen tegen overlastgevers in het verkeer' (Sweco, 2022).**

Categorie / Verzamelnaam	Voorbeelden van maatregelen	Land / Stad
<b>Geluidsmaatregelen</b>	- Geluidsmeetapparatuur met kentekenherkenning - Geluidscontrole door politie (voertuig 72 uur in bewaring)	Parijs (Frankrijk) Londen (Engeland), Genk

	- Verplichte voertuigkeuring bij overschrijding van 90 dB	(België), Nieuw-Zeeland (algemeen)
<b>Voertuig- inbeslag / Handhaving</b>	- Bestuurlijke inbeslagname bij herhaalde snelheidsovertredingen - Inbeslagname tot 6 maanden zonder rechterlijke tussenkomst - Bestuurlijke inbeslagname van voertuigen bij herhaald gevaarlijk rijgedrag of het veroorzaken van overmatig geluid: eerst 2 dagen, daarna 3 maanden, en bij een derde overtreding permanent.	Gent (België), Antwerpen (België), Australië (algemeen)
<b>Snelheids- handhaving</b>	- Mobiele flitspaal (controleert zes rijstroken in twee richtingen) - Aangescherpt puntensysteem (bestuurders verliezen hun rijbewijs na 12 strafpunten in drie jaar; te hard rijden levert 2 strafpunten op.	Gent (België), Ierland (algemeen)
<b>Politiegericht handhaving</b>	- Verkeers-veiligheidsoperatie (extra politie op straat en fiets tegen asociaal rijgedrag)	Bradford (VK)
<b>Fysieke verkeers- maatregelen</b>	- Verkeersremmers (verkeerskussens, bloembakken) - Snelheidsverzakking (wegdek zakt bij te hoge snelheid) - Maximumsnelheidsverlaging binnenstad (invoering van een 30 km/uur-zone in delen van het stadscentrum ter vervanging van de eerdere 50 km/uur-limiet) - Slimme oversteekplaats (met radar- en warmtecamera's die naderende voetgangers en voertuigen detecteren en LED-waarschuwingslichten activeren om aanrijdingen te voorkomen)	Antwerpen (België), Linköping, Uppsala, Malmö (Zweden), Perth (Australië), Milaan (Italië), Ilsan (Zuid-Korea)
<b>Gedrag- campagnes (snelheid &amp; bewustwording)</b>	- Snelheidscampagne van politie en brandweer die bestuurders bewust maakt van de gevolgen van hardrijden door aandacht te vestigen op ernstige ongevallen waarbij de brandweer moest bevrijden) - Voorlichtingscampagne met video's die de ernstige gevolgen van gevaarlijk rijgedrag, zoals hardrijden en rijden onder invloed, laten zien - Jaarlijkse verkeersveiligheidscampagne met tv-, radio- en socialemediacommercials die waarschuwen voor de gevaren van te hard rijden en telefoongebruik tijdens het rijden. - Campagne die automobilisten stimuleert zich aan de snelheidslimiet te houden door via tv-,	Dieppe (Frankrijk), Manchester (Engeland), Italië (algemeen), Sydney (Australië), Albuquerque (New Mexico, VS), Japan (algemeen)

radio-, bioscoop- en socialemediaberichten de risico's van hardrijden te benadrukken.

- Educatieve campagne die bestuurders bewust maakt van de gevolgen van hardrijden door slachtoffers centraal te stellen, verspreid via radio, tv, billboards, bussen, sociale media en bumperstickers.
- Verkeersveiligheids campagne van politie en ministeries met tien dagen aan activiteiten gericht op bewustwording bij bestuurders, met nadruk op gordelgebruik en het voorkomen van afleiding tijdens het rijden.
- Verkeersveiligheids campagne in Japan tijdens de herfstperiode met video's, radiospots en een website om bestuurders bewust te maken van het verhoogde risico op ongevallen en veiliger rijgedrag te stimuleren.