



Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

Met deze brief informeren wij u over de voortgang van de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak (RVA) in 2024.

Hiermee ontvangt uw raad tevens de afdoening van de toezeggingen:

- De mogelijkheden en onmogelijkheden van inzet van camera's bij controle op verkeersaso's schriftelijk op een rij te zetten (24bb007984).
- Achtergrondinformatie en de stand van zaken rondom verkeersoverlast aan te bieden (24bb003406).
- Een actie te starten specifiek gericht op handhaving van geluidsoverlast van motoren (25bb003104).

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

« Coalitieakkoord: Eén Stad 2022 - 2026

« De Rotterdamse Verkeersaso Aanpak (23bb004433)

» Toezegging 'Aanpak verkeersasociaal gedrag KPI's' (23bb005442)

» Toezegging 'Begroting 2025 – Inzet van camera's voor verkeersaso's' (24bb007984).

» Toezegging 'Achtergrondinformatie en de stand van zaken verkeersoverlast' (24bb003406).

» Toezegging 'Motoren verstoren het centrum' (25bb003104).

Toelichting:

Een groot deel van de Rotterdammers stoort zich aan verkeersasociaal gedrag zoals hard optrekken, hard en gevaarlijk rijden, veel en opzettelijk voertuiglawaai en harde muziek.

In het coalitieakkoord Eén Stad zijn al maatregelen benoemd om op te treden tegen de verkeersaso's en de pakkans te vergroten binnen de bestaande bevoegdheden. Tevens is er, ook in G4 verband, een lobby gevoerd om de gemeentelijke bevoegdheden uit te breiden.

In deze brief informeren we uw raad over de uitvoering van de RVA in 2024 en hoe we die aanpak voortzetten in 2025.



De RVA in 2024

In het 'Actieplan tegen verkeersasociaal gedrag in Rotterdam' uit 2023 zijn maatregelen opgesomd in de strijd tegen de verkeersaso's. Niet alle voorgenomen maatregelen zijn in de praktijk werkbaar gebleken. Van de communicatiecampagne kan simpelweg het effect niet worden vastgesteld en voor persoonsgebonden handavingsmaatregelen (zoals het wijkverbod) zijn nog geen waarschuwingen geregistreerd waarmee de (individuele) dossieropbouw kan beginnen. Deze maatregelen zijn daarom in 2024 niet aan bod gekomen.

In 2024 heeft de RVA zich gericht op:

- Handhavingsacties en verkeerscontroles
- Straatafsluitingen
- Geluidsmetingen
- Flitspalen
- Integrale gebiedsaanpak in en om De Esch

Rotterdam is bovendien sinds november 2024 mede namens G4 vertegenwoordigd in de landelijke werkgroep Verkeershandhaving die het tastbare resultaat is van het lobbytraject dat vanuit Rotterdam was ingezet (de 'handhavingspropositie').

Nadere toelichting per onderwerp over 2024

Handhavingsacties en verkeerscontroles

Sinds de verkeersaso-aanpak in 2023 wordt in grote en kleinere handhavingsacties en verkeerscontroles door het handhavingsteam van Stadsbeheer en door de politie (soms gezamenlijk en soms apart) succesvol gehandhaafd op verkeerslawaaai. De gemeentelijke handhavers doen dit op basis van twee grondslagen:

- Bestuursrechtelijk op grond van artikel 2:47 van de Algemene Plaatselijke Verordening
- Strafrechtelijk op grond van Mulderfeit met code R522 'onnodig geluid'.

Over 2024 meldt Stadsbeheer grotere en kleinere verkeerscontroles:

- 13 bestuurlijke acties uitgevoerd – 19 gepland/voorbereid
- 4 spontane, extra acties uitgevoerd
- 17 uitgevoerde acties in totaal.

Er is altijd sprake van enige over-planning, maar de target voor de bestuurlijke acties is de uitvoering van gemiddeld 1 actie per maand met een accent op de zomermaanden. Soms kon een voorbereide actie geen doorgang vinden door acute prioriteiten in de stad.

De gemiddelde inzet per actie bedroeg in 2024 4,45 uur; de kortste actie duurde 1,5 uur, de langste 9,5 uur.

Onderstaande tabel toont het totaal aantal strafrechtelijke en bestuurlijke boetes dat in 2023 en 2024 is uitgedeeld door gemeentelijke handhavers.



Tabel Totaal aantal boetes en lasten geluidsoverlast per jaar uitgedeeld door gemeentelijke handhavers in 2023 en 2024

Jaar	Aantal boetes geluidsoverlast (strafrechtelijk)	Aantal lasten verkeersoerlast geluid (auto's en aanhangers - bestuurlijk)
2023	27 boetes	1 last
2024	57 boetes	3 lasten

Niet alleen Stadsbeheer voert handhavingsacties uit; de politie houdt ook eigen verkeerscontroles, waarbij soms met gemeentelijke handhavers wordt samengewerkt. De politie heeft ook regelmatig controles uitgevoerd op de voertuigeisen; zo'n controle kan leiden tot een opgelegde herkeuring bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). In dat geval mag het voertuig pas weer rijden als is aangetoond – waarschijnlijk na aanpassing – dat het weer voldoet aan de officiële voertuigeisen; tot dat moment geldt de signalering 'WOK' (Wachten op Keuring).

De politie rapporteert niet structureel aan de gemeente over de geboekte resultaten tijdens de verkeerscontroles zodat we over 2024 geen resultaten kunnen vermelden van het politieoptreden.

Onze beantwoording van uw specifieke schriftelijke vragen over dit onderwerp Verkeerslawaaï maakt de stad minder fraai (24bb008030) gaat dieper op dit onderwerp in.

Straatafsluitingen

In het centrum zijn in de zomermaanden van 2024 vijf straten afgesloten geweest in de avonden en nachten van donderdag tot en met zondag: Meent, Kruiskade, Karel Doormanstraat, Schouwburgplein en Witte de Withstraat. Onderstaande tabel toont enkele cijfers uit de enquête (zie bijlage 1) die in november 2024 is gehouden, waar mogelijk in vergelijking met 2023.

Daaruit komt naar voren dat een ruime meerderheid van bewoners en belanghebbenden die ermee te maken hebben tevreden is over de straatafsluitingen in het centrum: 66% ervaart minder geluidsoverlast, 70% is positief over de verbeterde verkeersveiligheid door de straatafsluitingen. De gemiddelde score in 2024 is zelfs enkele procenten hoger dan in 2023. Bovendien hebben in 2024 meer Rotterdammers (1.106) de moeite genomen om de enquête in te vullen dan in 2023 (887).

De positieve ervaringen hebben ook als gevolg dat men vraagt om 'meer – vaker – langer – strenger'. Hoewel men positief is over de straatafsluitingen, vinden veel respondenten dat de gemeente te weinig doet. Men dringt daarbij aan op kordate en structurele handhaving en signaleert een uitwaaiingseffect; door de maatregelen verdwijnen de aso's niet, maar ze verplaatsen.

Enquêteresultaten effectiviteit straatafsluitingen 2024 (N=1.106)					
Straat	Betere verkeersveiligheid		Afname geluidsoverlast		
Schouwburgplein	[72%]	63%	[73%]	65%	
Meent	[66%]	73%	[63%]	68%	
Witte de Withstraat	[57%]	65%	[50%]	57%	
Kruiskade		66%		69%	
Aert van Nesstraat		80%		79%	
Totaal gemiddeld	[66%]	70%	[63%]	66%	

[tussen rechte haken de resultaten van de enquête uit 2023]



Omdat de vijf straatafsluitingen in het centrum gedurende het zomerseizoen al ca. de helft van het beschikbare RVA-budget opsouperen, is er tot op heden niet voor gekozen om de andere helft van het budget aan te wenden voor straatafsluitingen in de andere helft van het jaar. Volgens afspraak eindigden de maatregelen van de RVA daarom per oktober.

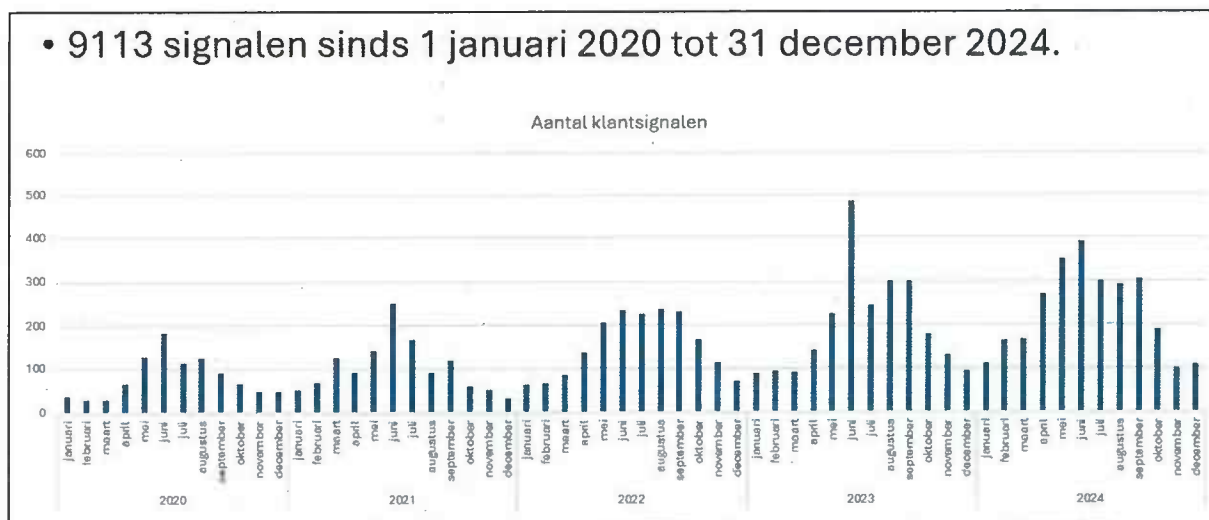
In goed overleg tussen de gemeente en de politie zijn toch op Meent en Rodezand de maatregelen in afgeslankte vorm voortgezet tot na de decemberdrukke om het nachtelijk verkeer en horecapubliek in goede banen te leiden; eigengereide taxi's blijken daar een opkomende categorie verkeersaso's te vormen. Ongewenst verkeersgedrag ontwikkelt zich meer en meer in de richting van openbare-ordeproblematiek.

Gezien de terugkerende overlast op de Meent is daarna in februari 2025 alles in het werk gesteld om daar als interventie de maatregelen van het Zomeroffensief terug te brengen. Die maatregelen zijn ingezet tot het moment waarop na de marathon de werkzaamheden rond het Hofplein startten.

Inmiddels is, na een korte observatie / evaluatie van de nieuwe situatie als gevolg van de werkzaamheden rond het Hofplein en in de Westewagenstraat, besloten om als onderdeel van de RVA in de periode van 18 april tot en met 31 augustus op vrijdag, zaterdag en zondag de Meentbrug vanaf 20:00 uur tot 03:00 uur af te sluiten.

We blijven deze maatregel de komende tijd monitoren om te zien welk effect dit heeft op het asociaal verkeersgedrag en hoe het verkeer zich door het centrum verplaatst onder andere vanwege de fasering van de genoemde werkzaamheden. Op basis van dat inzicht en de input van bewoners en ondernemers houden politie en gemeente hier de vinger aan de pols.

Aan de hand van het Dashboard Klantsignalen zien we over de jaren heen een duidelijk seizoenspatroon in de binnenkomende klachten (op basis van een bonte verzameling van 131 trefwoorden – zoals geluidsoverlast, toeterconcert, verkeersaso, straatracen).



Figuur aantal inkomende klantsignalen per maand 2020-2024 met trefwoorden rondom verkeersoverlast

Het seizoenspatroon is duidelijk maar het wordt door de onderzoekers afgeraden om de aantallen klantsignalen heel absoluut te hanteren: dit patroon zou namelijk kunnen aantonen dat de overlast toeneemt, maar deze cijfers kunnen er evengoed op wijzen dat onze bewoners vaker een bericht sturen over hetzelfde onderwerp. Onze gebiedsondersteuners bevestigen: wie eenmaal de weg heeft gevonden, doet dat vaker.



Dat is voor onze maatregelen en gerichte handhaving nog altijd een prima indicator om onze acties te prioriteren op waar en wanneer verkeeroverlast wordt gemeld, maar geen betrouwbare maat voor het absolute aantal overlast gevende situaties. Vergelijking met de aantallen meldingen in Corona-jaren 2020 en 2021 geeft ook een vertekend beeld. Ook aan de hand van het Dashboard Klantsignalen zullen we het asogedrag blijven monitoren.

Geluidsmetingen en geluidsdisplays

Naast de 6 meetpunten die al sinds augustus 2023 in gebruik zijn, worden vanaf augustus 2024 ook geluidsmetingen gedaan op twee nieuwe locaties (Aelbrechtskade en Laan op Zuid), in combinatie met GeluidsInformatie Displays. Op deze 8 meetlocaties zijn geluidsmetingen uitgevoerd waarbij pieken boven 83 dB in onderstaande tabel als geluidsincident worden vermeld.

Er is geen definitie, wettelijke norm of grenswaarde voor 'te luid' verkeerslawaaï. Waarom hanteren we dan 83 dB als grenswaarde in onze geluidsmonitor? De geluidsniveaus in onze monitor zijn omgerekend naar een geluidsniveau op 7,5 meter van de bron, vergelijkbaar met een EU-norm. Volgens die EU-norm moeten auto's voldoen aan geluidswaarden tussen 68-74 dB en motoren tussen 78-80 dB. Bij onderzoeken en testen in verschillende landen wordt 83 tot 85 dB als een drempel gezien voor 'Te Luid'. Dat betekent dat passerende voertuigen, ook motorfietsen, op gemeentelijke wegen onder alle rijcondities makkelijk binnen de 83-85 dB moeten kunnen blijven, ook bij stoer accelereren of wanneer het regent. (De geluidsmonitor is opgenomen in bijlage 2.)

Tabel Meetresultaten uit Monitor Geluid Voertuigen – april 2025 (bijlage 2)

	Locatie	Richting	aug '23 – aug '24	aug '24 – feb '25	Intensiteit (mvt/etmaal)	Geluidspieken per etmaal (>83dB)
1.	Ln v. Magisch Realisme	Ln v. Avant-Garde	GID	GID	370	1,46
2.	Bergselaan	Bergsingel	GID	Mic	940	1,78
3.	Slinge	Langenhorst	GID	Mic	2.410	3,50
4.	Strevelsweg	Groene Hilledijk	GID	GID	5.830	7,94
5.	Haagseveer	Hofplein	Mic	Mic	2.020	8,28
6.	Westersingel	Nw Binnenweg	Mic	Mic	8.020	8,79
7.	Aelbrechtskade	Rochussenstraat	-	GID	6.920	11,48
8.	Laan op Zuid	Stadion	-	GID	11.300	16,78

Mic = Alleen een microfoon, GID = microfoon + GeluidsInformatieDisplay

Hot Spots?

Het is moeilijk om een plek aan te wijzen die de meeste of de ergste geluidspieken laat zien. De meeste incidenten tellen we op de Laan op Zuid; de verkeersintensiteit is hier ook het hoogst. De Laan van Magisch Realisme verwerkt niet zo veel verkeer en telt minder incidenten, maar scoort wel hoog in verhouding tot de verkeersintensiteit. De Strevelsweg scoort het hoogst boven de 95 dB en Haagseveer scoort weer het hoogst in de late uren.

Geluidsmetingen zelf hebben geen direct effect op het verkeerslawaaï of op het rijgedrag maar zorgen voor een constante registratie van verkeersgeluid. Op vier locaties was in 2024 een GeluidsInformatie Display (GID) aanwezig die de passerende bestuurders waarschuwt als hun voertuig (op 7,5 m afstand) meer dan 83 dB aan geluid produceert.

De waarschuwing op de geluidsdisplays ("Te Luid") verwijst naar de verkeersboete die men kan krijgen wanneer een BOA of politieagent op heterdaad optreedt tegen onnodig geluid (€ 300,- sinds maart 2024).



Op de locaties waar de GIDs staan, zien we geen daling van het aantal geluidsincidenten. Op de Bergselaan en Slinge zien we na het weghalen van de display een stijging van het aantal geluidsincidenten, maar dit past ook bij de geleidelijke stijging van het aantal gemeten geluidsincidenten op alle microfoons. Het geeft ons helaas geen antwoord op de vraag of een geluidsdisplay zorgt voor een afname van de geluidspieken. Het effect van de displays is dus moeilijk te bepalen. Ze zijn in 2024 meer dan 17.000 keer aangegaan (gemiddeld 1.400 keer per maand) maar hebben slechts een communicatieve functie en worden niet ingezet voor het uitdelen van bekeuringen. De GIDs zijn – vanwege de stroomvoorziening en het inregelen met de aanwezige microfoons – niet snel verplaatsbaar en kunnen daarom niet worden ingezet bij verspreide handhavingsacties.

Rotterdam en Amsterdam zijn de enige gemeenten die structureel het geluid van passerend verkeer meten. Zo zetten wij om te beginnen het probleem landelijk op de kaart. Met de data proberen we kaders te bepalen binnen de RVA om de overlast kwalitatief te kunnen duiden en naar gepaste maatregelen te zoeken.

Conclusies bij de geluidsmetingen

- De geluidsdisplays zijn sinds plaatsing totaal meer dan 21.000 keer aangegaan.
- Op alle locaties stijgt het aantal geluidspieken t.o.v. de eerste metingen in 2023.
- Het aantal pieken op de Bergselaan, Slinge en Laan van Magisch Realisme zijn beduidend lager dan op de andere locaties. Er is een relatie tussen het aantal geluidspieken en de verkeersintensiteit.
- Gemiddeld zijn er ruim 1.600 geluidspieken >83 dB in de maand gemeten. De displays gaan gemiddeld 1.100 x per maand aan.
- Het aantal geluidspieken stijgt gedurende de dag. De meeste pieken zijn in de middag tot laat in de avond. Per locatie zien we wel variatie in het drukste moment: Strevelsweg tijdens de spits en Haagseveer laat op de avond. Opmerkelijk is dat de drukste tijd op de Westersingel in de ochtendspits is. Hiervoor hebben we geen verklaring.
- Op Haagseveer en Westersingel zien we een duidelijk weekendeffect (uitgaanspubliek Centrum).

Flitspalen

De gemeente houdt een wensenlijstje bij, maar heeft geen zeggenschap over de plaatsing van vaste en mobiele flitspalen. In 2024 heeft het Openbaar Ministerie (OM), als eigenaar en beheerder van de vaste en mobiele flitspalen in Nederland, ingestemd met een aantal nieuwe locaties voor flex-flitspalen in Rotterdam. Van de 22 door Rotterdam aangedragen wenslocaties, voldeden er 11 aan de criteria die het OM hanteert. Op die manier kunnen de beschikbare flex-flitsers van het OM over een groter aantal locaties rouleren.

In Rotterdam staan op dit moment 24 vaste flitspalen (op één na allemaal camera's die zowel roodlichtnegatie als snelheidoverschrijding registreren op GebiedsOntsluitings-Wegen (GOW)). Er zijn 11 locaties voor flex-flitsers goedgekeurd en daar rouleren 3 camera's elke 2 maanden.

Tabel Overzicht Vaste Flitspalen 2024

Nr.	Wegvak	Kruising	Richting	Snelheid*	Aantal bekeuringen 2024	
					Snelheid	Roodlicht
1	Vasteland (S100)	Scheepstimmermanslaan	Westzeedijk	GOW30	1.727	998
2	Vaanweg (S103)	Vinkenbaan	Zuidplein	GOW50	3.309	437
3	Statenweg (S113)	Bentincklaan	Stadhoudersweg	GOW50	3.164	672
4	Groene Kruisweg (S102)	Duifhuisweg	Hoogvliet	GOW50	256	141
5	Groene Kruisweg (S102)	Duifhuisweg	Rotterdam	GOW50	680	87



6	Groene Kruisweg (S102)	Koddeweg	Rotterdam	GOW50	982	369
7	Groene Kruisweg (S102)	Koddeweg	Hoogvliet	GOW50	1.049	48
8	Varkenoordseviaduct (S106)	Olympiaweg	Stadionweg	GOW50	2.639	1.299
9	GK.v. Hogendorpweg (S112)	Van Limburg Stirumplein	Rotterdam	GOW50	4.360	315
10	Bosdreef (S109)	Boszoom	A16	GOW50	1.918	331
11	Stadhoudersweg (S113)	Van Aerssenlaan	Centrum	GOW50	1.953	955
12	Vaanweg (S103)	Victor Hugoweg	Zuidplein	GOW50	6.793	679
13	Stadionweg (S106)	Olympiaweg	Varkenoordseviaduct	GOW50	5.636	605
14	Laan op Zuid (S106)	2 ^e Rosestraat	Varkenoordseviaduct	GOW50	1.905	650
15	A16 afrit 24 (S106)	John F. Kennedyweg	De Kuip	GOW50	10.987	298
16	Gordelweg	Durckerstraat	Kanaalweg	GOW50	7.419	-
17	President Rooseveltweg	Prins Alexanderlaan	Het westen	GOW50	938	552
18	President Rooseveltweg	Prins Alexanderlaan	Het oosten	GOW50	3.134	193
19	Hoofdweg (S109)	Prins Alexanderlaan	Het westen	GOW50	746	829
20	Hoofdweg (S109)	Prins Alexanderlaan	Het oosten	GOW50	658	329
21	Laan op Zuid (S106)	Vuurplaat	Het noorden	GOW30	1.177	916
22	Statenweg (S113)	Statensingel	Het noorden	GOW50	3.164	672
23	A.van Rijkevorselweg	Burg. Oudlaan	Het westen	GOW50	1.553	341
24	Maasboulevard	Oude Plantagedreef	Het oosten	GOW50	29.657	134
* snelheid die in de toekomst als maximum zal gelden				Totaal	95.804	11.850



Afbeelding: Locaties vaste flitspalen 2024

Tabel Overzicht Flex-flitslocaties 2024

				Aantal bekeuringen 2024	
Nr.	Wegvak	Kruising	Richting	Snelheid*	Snelheid
1	Westzeedijk	2 ^e IJzerstraat	West	GOW50	2.428
2	Slinge	Zuiderbegraafplaats	West	GOW50	1.085



3	Tjalklaan	Brigantijnstraat	Zuid	GOW50	4.252
4	Groene Kruisweg	Zuiderparkpromenade	Noord	GOW50	1.804
5	Molenvliet	Smeetslandsedijk	Noord	GOW50	15.796
6	Jacques Dutilhweg	#185	West	GOW50	967
7	Straatweg	#208	Noord	GOW50	3.819
8	Groeninx van Zoelenlaan	Kreileroord	West	GOW50	1.469
9	Laan van Avant-Garde	Jan Wilschpad	Zuid	GOW50	163
10	's-Gravenweg	#149	West	GOW50	1.108
11	Mathenesserlaan	Gerrit Jan Mulderstraat	Zuid	GOW50	272
				Totaal	33.163



Afbeelding: flex-flitslocaties 2024

Specifieke cameratoepassingen

De verwachtingen zijn hooggespannen ten aanzien van de toepassing van camera's: meekijken, waarschuwen, gericht aansturen van de handhavers, aanwijzen van daders en het noteren van kentekens zijn veelgehoorde voorstellen die de gemeente met de beschikbare middelen zou moeten realiseren. In Rotterdam worden verschillende systemen ingezet waarvan aan de bijbehorende camera een rol wordt toegedicht bij de controle op verkeersasos's.

De tabel in bijlage 3 geeft een beknopt overzicht van de onderstaande systemen:

- 1. Cameratoezicht Rotterdam
- 2. Verkeerscamera's van de verkeersregiekamer
- 3. ANPR¹-camera's bij geslotenverklaringen

¹ ANPR = Automatic Number Plate Recognition / Automatische Kentekenplaat Herkenning



4. Camera's ten behoeve van Monitoring Rotterdam
5. Vaste flitspalen
6. Verplaatsbare flitspalen (flex-flitsers)

Slechts bij drie van deze systemen zit de gemeente zelf aan het roer (2, 3, 4). Cameratoezicht (1) gebeurt onder verantwoordelijkheid van de politie en de flitspalen (5 en 6) vallen qua beleid en eigendom (en opbrengsten) onder het Openbaar Ministerie. Er zijn systemen die (automatisch) overtredingen registreren (3, 5, 6) en die daarom ook al geruime tijd worden ingezet; deze zorgen voor handhaving bij verkeersovertredingen maar geven geen inzicht in verkeersgedragingen op de plek waar de camera staat. Alleen cameratoezicht (1) en de verkeerscamera's (2) geven de cameratoezichthouders een blik op straat, maar voor beide systemen is een gebruiksdoel omschreven – de zogenaamde doelbinding – waardoor uit oogpunt van gegevensverwerking en privacy toepassing in verband met verkeersasos niet is toegestaan, temeer daar verkeersovertredingen niet valt onder Openbare Orde en Veiligheid. Om diezelfde reden is de zogenaamde 'bijvangst' van dergelijke camerabeelden stopgezet omdat er juridisch gezien sprake is van onvoldoende doelbinding.

Systemen die er op straat misschien uitzien als een soort camera maar die ons geen beelden opleveren (zoals de verkeersdetectie bij sommige verkeerslichten en de radarsystemen voor automatische filedetectie op het tunneltracé) zijn hier niet vermeld.

De geluidsflitser en de geluidscamera staan in de bijlage vermeld als nummer 7 en 8 maar zijn in Nederland nog nergens in gebruik. Volgens de huidige wettelijke regels (ontbreken van wettelijke grondslag geluidshandhaving enerzijds en privacy anderzijds) konden deze niet worden toegepast.

Integrale gebiedsaanpak Kralingen/Crooswijk.

Alle benodigde diensten hebben hier de handen ineengeslagen om specifiek de overlast in en om De Esch aan te pakken: wijkmanager, wijknetwerker van Dienstverlening, en wijkregisseur Stadsbeheer, gebiedscoördinator SO/Mobiliteit, wijkagent, accounthouder van Directie Veiligheid, Toezicht & Handhaving Stadsbeheer en adviseur RVA SO/Mobiliteit. In De Esch is vooruitlopend op een definitieve inrichting het rondrijden op het parkeerterrein Plantagelaan (Nautilus) fysiek onmogelijk gemaakt. De Rijnspoorwijk is met een slagboom afgesloten; helaas is deze al een aantal malen afgezaagd en weer hersteld.

Bewoners in De Esch hebben complimenten geuit over de acties en maatregelen, maar benadrukken dat er meer tegen de overlast moet worden opgetreden.

Landelijke werkgroep Verkeershandhaving ('de lobby')

Als voortvloeisel van de lobby die de gemeente Rotterdam samen met de G4 en VNG heeft opgestart (de 'handhavingspropositie'), is in november 2024 een landelijke werkgroep Verkeershandhaving van start gegaan. De oorspronkelijke handhavingspropositie (en dan met name het onderdeel "Geef ons eigen flitspalen en beboetingsmogelijkheden en laat de opbrengsten terugstromen naar ons wegbeheerders") kwam in 2024 in een impasse terecht. De noodzaak van goede en intensievere verkeershandhaving werd weliswaar door alle partijen onderschreven en voor alle partijen is de (gevoelde) pakkans van groot belang om verkeersdeelnemers zich aan de regels te laten houden. Maar in het Strategisch Beraad Veiligheid (SPV) van 30 september 2024 is ook geconcludeerd dat aan de concrete voorstellen uit deze propositie belangrijke juridische en praktische nadelen kleven.



Vandaar de oprichting van de landelijke werkgroep Verkeershandhaving, o.l.v. het ministerie van Justitie en Veiligheid, die nu werkt aan maatregelen om de objectieve en subjectieve pakkans van verkeersovertreders te vergroten. Deze werkgroep rapporteert in juli 2025 aan het bestuurlijk overleg SPV over het maatregelpakket dat door de werkgroep ter hand genomen zal gaan worden. Vooralsnog constateren we dat de partijen in de handavingsketen elkaar in de werkgroep nu goed vinden, en wat dat betreft is de samenwerking wellicht verder dan die ooit geweest is.

Naast het bovengenoemde was in de oorspronkelijke handhavingspropositie ook een onderdeel opgenomen gericht op uitbreiding van bevoegdheden van BOA's. In hetzelfde Strategisch Beraad Veiligheid is besloten dit onderwerp over te hevelen naar de herziening van het BOA-bestel waar Justitie en Veiligheid sowieso al mee bezig was. Ook hierover zal JenV rond de zomer van 2025 rapporteren.

Concluderend RVA 2024

Binnen de mogelijkheden van tijd en geld zijn in 2024 de genoemde maatregelen van de Rotterdamse Verkeersasociação Aanpak met succes toegepast. Bewoners en belanghebbenden zijn, zowel ten aanzien van de straatafsluitingen als ten aanzien van de acties in en om De Esch, positief.

Overduidelijk blijkt op vele fronten echter ook dat er behoefte is aan méér, niet alleen op de locaties waar al maatregelen worden ingezet, maar juist ook op tal van andere plekken (zoals Spaanse Polder, Delfshaven, Laan op Zuid, IJsselmonde, Strevelsweg). Er klinkt een duidelijke roep om krachtig optreden en strenge, structurele handhaving, mede ingegeven door de verbreding van asociaal verkeersgedrag naar verstoring van de openbare orde. Verkeersmaatregelen alleen zijn niet afdoende en de vraag om handhaving overstijgt de capaciteit van de handhavers.

De RVA in 2025

Handhavingsacties en verkeerscontroles 2025

Zowel de politie als Stadsbeheer hebben voor 2025 handhavingsacties op de planning staan. Stadsbeheer streeft ernaar om 12 acties uit te voeren en verkent daarbij de mogelijkheden om in te spelen op datgene wat er via sociale media wordt verspreid: als het bericht rondgaat waar de handhavers actief zijn, neemt de 'vangst' ter plaatse snel af, kan de controle worden afgebouwd en weer opgebouwd op een locatie waar de overlastgevers dan opduiken. Het Motorteam van Stadsbeheer zal hierbij weer worden ingezet. Overeenkomstig de toezegging van wethouder Lansink-Bastemeijer over motoren die het centrum verstoren(25bb003104) zullen Stadsbeheer en de politie in overleg bij hun acties speciale aandacht besteden aan motorfietsen.

Straatafsluitingen 2025

In de periode van vrijdag 30 mei tot en met zondag 3 augustus 2025 worden de afsluitingen van de Kruiskade en de Karel Doormanstraat opnieuw uitgevoerd. Iedere vrijdag, zaterdag en zondag worden op beide locaties verkeersposten ingezet met hekken en verkeersregelaars. De Kruiskade wordt daarbij afgesloten ter hoogte van het Hofplein tussen 03.30 en 06.00 uur. De Karel Doormanstraat wordt ter hoogte van de Van Oldenbarneveltstraat afgesloten tussen 20.00 en 03.00 uur. Door deze afsluiting rijdt er minder verkeer door de Aert van Nesstraat. Verkeer vanuit de parkeergarage kan de Aert van Nesstraat nog wel inrijden. Na deze periode wordt opnieuw bekeken wat er mogelijk is, rekening houdend met de nieuwe fase van de werkzaamheden aan het Hofplein.

De mogelijkheden voor afsluitingen op de Meent en de Witte de Withstraat moeten nog nader worden afgestemd op de invulling, fasering en duur van werkzaamheden in de



directe omgeving. De afsluiting van de Meentbrug blijft voorsnog tot en met zondag 31 augustus gehandhaafd. Deze afsluiting geldt van vrijdag tot en met zondag, tussen 20.00 en 03.00 uur. Hierdoor is geen doorgaand verkeer meer mogelijk op de Meent.

Ondertussen worden de voor- en nadelen onderzocht van camerahandhaving die zo mogelijk in de plaats kan komen van de relatief kostbare inzet van verkeersregelaars. Ook de afsluiting van de Rhijnspoorkade kan mogelijk als een geslotenverklaring worden uitgevoerd.

Geluidsaanpak 2025

De geluidsmetingen worden voortgezet en geven ons de gelegenheid om de ontwikkeling van geluidspieken te monitoren. Begin 2025 hebben we op de Maasboulevard in beide richtingen een microfoon en GeluidsInformatie Display (GID) toegevoegd waarvan de metingen meelopen in de geluidsmonitor. Ook komt er een microfoon op de Henegouwerlaan.

Met het monitoren van het geluid krijgen we meer inzicht maar hebben we geen rechtstreekse oplossing voor geluidsoverlast. Het signaal van onze GIDs is voorsnog niet meer dan een waarschuwing waarmee we passerende bestuurders wijzen op de overlast die zij veroorzaken, vergelijkbaar met de smiley of het duimpje van de SnelheidsInformatie Display (SID). De impact van die boodschap zal pas worden versterkt wanneer de lichtgevende waarschuwing van de GIDs na verloop van tijd wordt opgevolgd met een minder anonieme benadering, variërend van een persoonlijke waarschuwingsbrief tot een last onder dwangsom of een bekeuring.

Er wordt naarstig gezocht naar juridische aanknopingspunten om een geluidscamera te gaan gebruiken die krachtiger optreden en op termijn sanctionering kan ondersteunen. Juristen van het OM en van het parket Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM) hebben zeer recentelijk (15 mei 2025) nogmaals benadrukt dat zulke aanknopingspunten op dit moment niet kunnen worden gevonden in de landelijke regelgeving.

Door te beginnen met een experiment willen we in Rotterdam de mogelijkheden van de beschikbare techniek (onder de werktitel 'geluidscamera') vergelijken met de gangbare aanpak van geluidsoverlast door onze handhavers, en zo onderzoeken hoe deze elkaar kunnen gaan ondersteunen.

Amsterdam en Rotterdam werken in die zoektocht nauw samen en het CVOM heeft toegezegd te willen meedenken bij deze aanpak.

Flitspalen 2025

Ook voor 2025 heeft de gemeente weer een aantal wenslocaties voorgelegd aan het CVOM waarvan er vijf, na advies van de politie, zijn geaccordeerd.

Het is een belangrijke stap voorwaarts dat we ook mogen experimenteren met een flex-flitser op de Walenburgerweg waar de maximumsnelheid 30 km/u is.

Met deze nieuwe locaties kunnen de flex-flitsers van het OM wederom over een groter aantal locaties rouleren.

GEACCORDEERDE FLEX-FLITSLOCATIES 2025				
1	Walenburgerweg			GOW30
2	Adriaan Volkerlaan			GOW50
3	Rozenlaan			GOW50
4	President Wilsonweg			GOW50
5	Oldegaarde			GOW50



Het CVOM streeft er (landelijk) naar om de huidige ca. 80 flex-flitsers uit te breiden tot 125 stuks waarmee in 2026 in het hele land uiteindelijk 375 flitslocaties roulerend kunnen worden bediend.

Integrale gebiedsaanpak 2025

De aanpak in en om De Esch wordt voortgezet. Daar zijn inmiddels een aantal 'mosquitos' geplaatst. Naar het voorbeeld van Kralingen/Crooswijk wordt ook in het Centrum de integrale aanpak in gang gezet. Later volgt de introductie in andere gebieden. Ook vanuit het doorbraakdossier Overlast wordt aangestuurd op een integrale aanpak, waarbij de impact van het gemeentelijk optreden ook wordt bepaald door de aan te wenden middelen.

Landelijke werkgroep Verkeershandhaving in 2025

Zoals aangegeven zal de landelijke werkgroep Verkeershandhaving, o.l.v. het ministerie van Justitie en Veiligheid, in juli 2025 aan het bestuurlijk overleg SPV rapporteren over het maatregelpakket dat door de werkgroep ter hand genomen zal gaan worden. Uitbreiding van BOA-bevoegdheden komt aan de orde in de herziening van het BOA-bestel waarmee het ministerie van Justitie en Veiligheid sowieso al bezig is en waarover het ministerie rond de zomer van 2025 zal rapporteren.

Financiële aspecten en visie op de RVA

Met de Rotterdamse Verkeersasos aanpak heeft de gemeente de strijd aangebonden met overlastgevend en verkeersonveilig gedrag. De inzet is echter beperkt, gezien de beperkte middelen en de beperkte inzet van menskracht. Voor 2025 heeft de RVA een geoormerkt budget van € 600.000,- waarmee de straatafsluitingen en een selectie van de maatregelen in 2025 worden betaald.

Naar aanleiding van voortdurende, zich verplaatsende en toenemende overlast van verkeersasos in het centrum van de stad en op een aantal andere locaties in Rotterdam, is het raadzaam de inzet van de RVA te intensiveren en te verbreden. De overlast leidt in de uitgaansgebieden en op verschillende verzamellocaties in toenemende mate tot openbare-ordeproblematiek.

Daarom heeft het college aan de ambtelijke RVA-stuurgroep opdracht gegeven om een uitwerking te maken van een geïntensiveerde en verbrede aanpak, en om voorstellen te doen om middelen om te buigen.

De inzet van deze uitwerking is om een aanpak te formuleren waarmee we enerzijds structurele (fysieke) maatregelen nemen op bestaande overlastlocaties en anderzijds flexibel kunnen inzetten op een uitwaaiingseffect ('waterbed') naar nieuwe locaties.

Wij stellen voor uw raad in oktober over deze geïntensiveerde en verbrede aanpak te informeren.

Toezeggingen

Met bovenstaande informatie is tevens invulling gegeven aan genoemde toezeggingen:

- Begroting 2025 – Inzet van camera's voor verkeersasos - De mogelijkheden en onmogelijkheden van inzet van camera's bij controle op verkeersasos schriftelijk op een rij te zetten (24bb007984).
- Achtergrondinformatie en de stand van zaken verkeersoverlast aan te bieden (24bb003406).

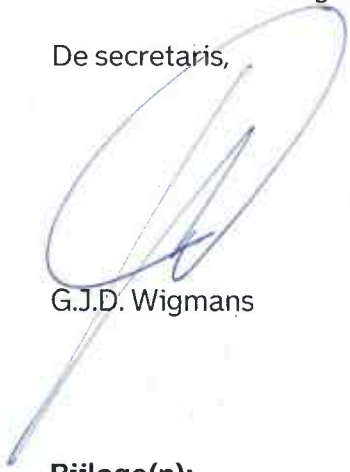


- Motoren verstoren het centrum - Een actie te starten specifiek gericht op handhaving van geluidsoverlast van motoren (25bb003104).

Wij stellen voor om hiermee bovenstaande toezeggingen als afgedaan te beschouwen.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,



G.J.D. Wigmans

De burgemeester,



C.J. Schouten

Bijlage(n):

1. Enquête straatafsluitingen 2024
2. Monitor Geluid Voertuigen
3. Overzicht camerasystemen in en om Rotterdam