

Retouradres: Postbus 70012, 3000 KP Rotterdam

Per email verzonden
Wijkraad Cool-Scheepvaartkwartier-
Stadsdriehoek

Geachte leden van de wijkraad Cool-Scheepvaartkwartier-Stadsdriehoek,

Hartelijk dank voor uw brief waarin u aandacht vraagt voor de geluidsoverlast in het centrum van onze stad.

In uw brief geeft u aan:

- dat de geluidsoverlast in het centrum – onnodig claxonneren en overmatig gasgeven bij stoplichten – nog steeds een groot probleem vormt
- dat de huidige aanpak met hoge dwangsommen (tot € 3.000,-) onvoldoende effect lijkt te hebben.
- dat u pleit voor het onderzoeken van een “Stille zone” aangevuld met prikacties.

U vraagt vervolgens om een (proef)periode van 3 maanden met onderstaande maatregelen:

1. Scherpere handhaving via gerichte prikacties:
 - a. Met focus op de bekende locaties en tijdstippen (zoals kruisingen bij de Meent, en de Witte de Withstraat)
 - b. Met het staande houden en direct uitdelen van boetes op grond van artikel 28 RVV (geluidssignalen bij dreigend gevaar) in plaats van achteraf opgelegde dwangsommen
 - c. Met geluidsdetectie door slimme camera's en koppeling aan kentekens waarmee Amsterdam heeft geëxperimenteerd, om de pakkans te vergroten zonder extra politie-inzet.
2. Test van een speciaal aangewezen “Stille zone” omlijst met vaste en virtuele verkeersborden en wegmarkering, extra controles en handhaving met geluidsmeters, snellere dwangsommen.

Ook vraagt u om een terugkoppeling van de evaluatie van de aso-maatregelen.

Ik ben het met u eens dat we met alle beschikbare middelen moeten blijven optreden tegen geluidsoverlast van het verkeer, overigens niet alleen in het centrum maar op alle plekken in onze stad waar sprake is van geluidsoverlast.



Uw wijkraad is dan ook nauw betrokken bij de pilot Groene Oase waarin we hebben geëxperimenteerd met een uitgebreide straatafsluiting op de Meent. Het is duidelijk dat we een gezamenlijk doel voor ogen hebben waaraan we graag in nauwe samenwerking invulling geven.

Omdat u in uw brief een aantal specifieke vragen stelt, geef ik hieronder onze reactie op de punten die u voorlegt.

Handhaving en dwangsommen

Het is nog te vroeg om te stellen dat de aanpak met dwangsommen onvoldoende effect heeft. De werkwijze is immers zo dat de Last-onder-Dwangsom wordt opgelegd bij de eerste overtreding (niet achteraf zoals u stelt); dat is de waarschuwing waarmee we duidelijk maken dat bij iedere volgende overtreding de teller oploopt. Bij elke verkeerscontrole worden een aantal van deze sancties opgelegd; werkende weg zullen vele herrieschoppers zo'n 'gele kaart' op zak hebben.

Het opleggen van deze sanctie en de 'gewone' bekeuringen bij geluidsoverlast is wel handwerk: de veroorzaker moet worden staande gehouden om persoonlijk de sanctie opgelegd te krijgen. Dat gebeurt binnen de grenzen van de beschikbare inzetcapaciteit van onze handhaving (politie en Stadsbeheer).

Datzelfde geldt voor de specifieke voertuigcontroles die de politie uitvoert tijdens hun verkeersacties: enkele speciaal opgeleide politiefunctionarissen hanteren dan geluidsmeters, waarmee geluidsovertredingen officieel kunnen worden vastgesteld. Dergelijk onderzoek kan zeer effectief zijn omdat bij overtreding een zogenaamde WOK-melding wordt gedaan die erop neerkomt dat het voertuig door de RDW opnieuw moet worden gekeurd en tot die tijd niet meer op de openbare weg mag verschijnen. Deze aanpak is – ook financieel – voor rekening van de overtreder, maar de uitvoering door de politie is zeer arbeidsintensief en de sanctie kan daardoor niet in groten getale worden opgelegd.

Sinds dit jaar is de inzet van onze handhavers tijdens gerichte acties flexibeler geworden: in plaats van langdurig op één locatie aanwezig te zijn, verplaatst handhaving zich naar nabijgelegen locaties. Deze werkwijze blijkt effectief, omdat het waterbedeffect hiermee wordt voorkomen.

Experimenteren met een stille zone

Het instellen van een stille zone is wat mij betreft een stip op de horizon om naartoe te werken. De pilot met de plaatselijke afsluiting van de Meent die in nauwe samenwerking met uw wijkraad is ingevuld en aangepakt, is daarvan een treffend voorbeeld. We houden de vinger aan de pols en evalueren deze aanpak. Ook is de eerder toegepaste straatafsluiting van de Witte de Withstraat weer ingesteld.

Alleen het instellen van een extra regel en plaatsen van (virtuele) verkeersborden zal mijns inziens op zichzelf niet veel toevoegen aan de benodigde gedragswijziging in onze stad; er zijn immers al vele andere regels van toepassing waarbij niet de regels zelf als wel de handhaving ervan onze aandacht vraagt. En scherpere handhaving via prikacties op de bekende locaties en tijdstippen vraagt wederom om het opvoeren van de inzet van onze handhavers en/of een focus op de verkeersovertredingen. De locaties en de tijdstippen hebben we goed in beeld, mede doordat we op een aantal locaties continu geluidsmetingen in onze stad uitvoeren. Onze bewoners en ondernemers vragen om uitbreiding van ons handhavend optreden op meer locaties en in ruimere tijdvensters, zoals we die herkennen in de geluidsmetingen.

De handhavers hanteren al verschillende artikelen en feitcodes in hun optreden tegen



verkeersoverlast: voor geluidsoverlast is artikel 57 RVV ('Onnodig geluid') al voldoende toepasbaar.

Technische hulpmiddelen ter ondersteuning van de handhaving
Aansluitend op het feit dat de inzet van extra handhaving binnen de bestaande capaciteit van politie en Stadsbeheer zijn grenzen heeft, ben ik het met u eens dat we de pakkans kunnen trachten te vergroten door de toepassing van geautomatiseerde handhavingsinstrumenten.

Ik heb het team dat werkt aan de Rotterdamse Verkeersaso Aanpak (RVA) opdracht gegeven om alle denkbare mogelijkheden uit te werken. We onderzoeken op dit moment de toepassing van ANPR-camera's bij straatafsluitingen en, zoals u ook aangeeft, de toepassing van een hulpmiddel bij handhaving van geluidsovertredingen (kortweg de geluidscamera).

Amsterdam en Rotterdam werken al een aantal jaren nauw samen in de ingewikkelde zoektocht naar de mogelijkheden op het gebied van regelgeving en privacy, en de doorbraak is helaas nog niet gevonden. Omdat het weinig zin heeft om maatregelen te treffen die onvoldoende zijn onderbouwd en die daarna door de rechter worden teruggefloten, zijn we met alle partners (onze juristen, het lokale en landelijke Openbaar Ministerie en de politie) kleine stappen aan het zetten onderweg naar vergroting van de pakkans. Ik ben het met u eens over het te bereiken doel, maar de weg die ons daarheen leidt, is niet zonder hindernissen.

Uw brief is een herkenbare aanbeveling voor de aanpak die ik op dit moment laat uitwerken met dezelfde bedoeling als in uw brief doorklinkt: voor de korte termijn zijn we actief aan de slag met alle denkbare maatregelen die binnen de beschikbare capaciteit en geldende voorschriften tot de mogelijkheden behoren.

Evaluatie van de aso-aanpak

In antwoord op uw vraag om de evaluatie van de aanpak tot nu toe, bied ik u hierbij de brief aan waarin het college verslag doet aan de gemeenteraad (bijlage 1). Daarbij horen ook de resultaten van de enquêtes die eind 2024 zijn uitgevoerd ter evaluatie van de straatafsluitingen in het centrum die u in bijlage 2 aantreft.

Tot besluit

Hartelijk dank voor uw suggesties en adviezen die volgens mij reeds hun weerklink vinden in de maatregelen die het college voor ogen heeft, te beginnen met de plaatselijke afsluiting op de Meent.

De contacten in het centrum, ook met BIZ Meent en de gebiedsorganisatie, zijn zodanig dat ik mede op basis van uw inzichten en ervaringen de uitvoering van onze maatregelen kan optimaliseren.

Met vriendelijke groet,

Pascal Lansink-Bastemeijer
Wethouder Handhaving, Buitenruimte, Mobiliteit



Bijlage(n):

1. Raadsinformatiebrief Stand van zaken Rotterdamse Verkeersaso Aanpak
2. Omwonenden-enquête straatafsluitingen 2024
3. Monitor geluid voertuigen april 2025
4. Overzicht camerasystemen in en om Rotterdam