



Bezoekadres: De Rotterdam
Wilhelminakade 179, Rotterdam
Postadres: Postbus 70012
3000 KP Rotterdam
Internet: www.rotterdam.nl

Van: Arwin Siermans
Telefoon: 14 010
E-mail: bbo@rotterdam.nl

Ons kenmerk: M2207-889 – 22bo4696

Onderwerp: Stand van zaken aanpak
verkeersoverlast inclusief afdoening en voortgang
moties

Datum: B&W 12 juli 2022

Aan de gemeenteraad

Op welke gronden deze brief?/Waarom nu voorgelegd?

In 2021 hebben politie, Openbaar Ministerie en gemeente vanaf de zomer intensief samengewerkt om verkeersoverlast in de stad terug te dringen en/of te voorkomen. In aanvulling op de bestaande activiteiten en samenwerking vanuit het beleidsplan Rotterdam Veilig Vooruit 2019 – 2023. U ontvangt een terugkoppeling van de inzet en opbrengsten hiervan. In 2022 wordt opnieuw het zomeroffensief ingezet. Daarnaast zal in lijn met het coalitieakkoord 2022 – 2026 een aanpak tegen asociaal rijgedrag ontwikkeld worden

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

- Coalitieakkoord 2022 - 2026
- Beleidsplan Rotterdam Veilig Vooruit 2019 – 2023

Toelichting:

Constaterende dat de overlast met (verkeers)asociaal gedrag in de zomerperiode hevig is; zijn sinds 2021 politie, OM en gemeente gestart met een zomeroffensief tegen verkeersoverlast. Middels (gezamenlijke) controleacties, ingrepen in de buitenruimte, techniek (zoals flitscamera's) en communicatie zijn een aantal hotspots en een hele reeks cases/locaties aangepakt. Op vrijwel alle aangepakte locaties is de overlast afgenomen. Helaas op sommige locaties slechts tijdelijk. Vanwege het subjectieve karakter en de vaak zeer lokale aard van dit type overlast én de grote snelheid waarmee het offensief is gestart is er weinig objectieve data voorhanden.

Of en wanneer sprake is van algehele overlast en/of verkeersonveiligheid is door Rotterdammers, adviesbureaus en de gemeente niet goed te monitoren. Zo laat het optrekken van een luidruchtig voertuig over korte afstand zich bijvoorbeeld niet vangen in een meting. Het is een subjectief probleem maar daarmee niet minder storend.

Zoals in het coalitieakkoord Eén Stad is aangegeven, zal een aanpak tegen verkeeraso's worden ontwikkeld. Hiermee krijgt de ingezette koers van het zomeroffensief en



Rotterdam Veilig Vooruit een stevig vervolg. Zo wordt naast controle en aanpassingen in de fysieke omgeving ook onderzocht of maatregelen als inbeslagname en gebiedsverboden onderdeel van de aanpak kunnen worden.

Resultaten zomeroffensief 2021

Waar tijdens het zomeroffensief in 2021 is ingegrepen, hebben bewoners en ondernemers veelvuldig aangegeven dat de overlast minder is geworden. Hieruit blijkt dat de inzet enorm is gewaardeerd. Politie ontving vaak al tijdens controleacties positieve reacties. Het aantal klachten en meldingen bij politie en gemeente is afgenomen en op een aantal locaties laag gebleven. Wijkmanagers, accounthouders Veilig, wijkagenten en boa's bevestigen dit beeld op basis van hun gesprekken met bewoners en bewoners- en ondernemersverenigingen. De meest effectieve aanpakken zijn geweest waarbij controleacties én ingrepen in de buitenruimte tegelijk zijn gedaan, zoals op de Meent, Parkkade, Maeterlinckweg en Zwart Janstraat. In het zomeroffensief zijn drie maatregelen, soms in combinatie, ingezet.

1. Controle en Handhaving – inzet van politie en Stadsbeheer

De politie heeft gedurende zomer 2021 bekeuringen en aanhoudingen verricht op de hotspots voor de volgende onderwerpen¹: bedreiging, mishandeling, vernieling/zaakbeschadiging, drugs-/drankoverlast, uitgaansoverlast, verkeersoverlast, overlast en lachgas. Verhoudingsgewijs waren 6% van alle boetes en 5% van de aanhoudingen in de gehele stad op de hotspots. Voor overlast geldt echter dat de zichtbare controles zeer effectief lijken te zijn geweest in het voorkomen van ongewenst en overlastgevend gedrag.

Doordat de meeste overtredingen niet met technische hulpmiddelen zoals camera's vastgesteld kunnen worden én het vaak eenvoudig is om overtredingen ongedaan te maken (door je op het moment dat 'een uniform' in het zicht is wél fatsoenlijk te gedragen) blijft de afhankelijkheid van het in persoon waarnemen door politie en boa's kwetsbaar. Om dit probleem deels te tackelen is wanneer mogelijk deels ongeüniformeerde inzet gepleegd. Daarnaast zijn naast de grootschalige en/of geplande acties veel kleinschalige prikacties gehouden. Bijvoorbeeld op de Meent zijn er meerdere weken geweest waarbij een twee- of drietal politiecollega's vier of vijf dagen in de week, net op een andere plek en wanneer mogelijk een ander tijdstip een kortstondige (30-45 minuten) controleactie hebben gehouden. Daarbij is dankbaar gebruik gemaakt van politiestudenten om extra inzet tijdens controles te kunnen leveren.

2. Fysieke maatregelen; ingrijpen in infrastructuur en/of buitenruimte

Met infrastructurele maatregelen en ingrepen in de buitenruimte is beter gedrag afgedwongen. Bijvoorbeeld in het Vrijenburgerbos (onderdeel van het Zuidelijk Randpark) waar in samenwerking met gemeente Barendrecht meerdere parkeerplaatsen toegankelijk zijn gemaakt voor auto's en verkeersdrempels en versmallingen zijn aangebracht op de Maeterlinckweg. In combinatie met zichtbare aanwezigheid van politie is de overlast hier succesvol de kop in gedrukt. Bewoners uit Zuidwijk hebben op grote schaal aangegeven dat de overlast drastisch is afgenomen. Dat is overigens mede de reden dat de tijdelijke aanpassingen aan de Maeterlinckweg en Charloisse Lagedijk op termijn bestendig worden.

¹ Informatiemodel Nederlandse Politie (INP)-klassen



Zo ook op de Parkkade en Oosterkade, waar tijdelijke maatregelen inmiddels een (semi)permanent karakter hebben gekregen. Deze twee locaties zijn overigens voorbeelden van plekken waar verkeersveiligheid en verkeersoverlast naadloos in elkaar overlopen en overlappen. De soms levensgevaarlijke capriolen als racen, tegen het verkeer in rijden en donuts draaien, leveren ook enorm veel herrie voor omwonenden op. En als een bestuurder uitgeraasd is, sluit hij weer aan bij zijn of haar 'chillende' vrienden die met tientallen auto's op de kade staan, dit gaat gepaard met harde muziek, lachgas en soms brullende motoren.

Op andere locaties zoals de Meent, Zwart Janstraat en de Wilhelminapier is de juiste oplossing nog niet gevonden. Er vindt op dit moment een proef met eenrichtingsverkeer op de Zwart Janstraat plaats, aanvullend op de eerder geplaatste extra drempels. En sinds half april wordt voor het tweede jaar geëxperimenteerd met het 'knippen' van de Meent ter hoogte van de Meentbrug (waarmee het op die momenten geen doorgaande weg meer is in de avonduren in het weekend) in combinatie met de aanleg van permanente snelheidsremmende verkeersplateaus/ drempels en fietsstroken.

Dergelijke fysieke maatregelen leveren samen met het slimmer organiseren van verkeer in de stad (vanuit de Rotterdamse MobiliteitsAanpak) en het in een aantal straten verlagen van de snelheid naar 30 km/u (vanuit de Veilige en Gezonde Straten aanpak) op termijn veel resultaat in de hele stad. De gemeente kan echter niet overal gelijktijdig straten herinrichten vanuit financiële mogelijkheden. Vanuit het zomeroffensief is echter gekeken waar slimme combinaties gemaakt kunnen worden.

3. Technische hulpmiddelen

Het derde spoor van het offensief, de inzet van technische hulpmiddelen en nieuwe juridische instrumenten is slechts gedeeltelijk tot wasdom gekomen. Met vereende krachten is het gelukt om extra permanente flitspalen en mobiele flitscamera's voor Rotterdam beschikbaar te krijgen. De eerste is eind juni op de Laan op Zuid in werking getreden, later volgen er op de Schiekade (1x) en Abram van Rijckevorselweg (2x) nog drie.

Waar de overlast vooral bestond uit onveilige verkeersgedragingen, zoals hardrijden zijn de mobiele flitscamera's zeer productief gebleken. Op de Westzeedijk leverde zestig dagen flitsen 466 boetes voor te hard rijden op. Op de Molenvliet wisten automobilisten het helemaal bont te maken met bijna 700 boetes in veertig dagen. De kanttekening bij deze resultaten is natuurlijk dat boetes op zichzelf enkel bevestigen wat reeds vermoed werd, dat er op deze locaties vaak te hard wordt gereden. Of het gedrag hier ook langdurig op wordt aangepast is niet op korte termijn vast te stellen.

Rotterdam blijft, samen met de G4, lobbyen bij het Rijk voor meer flitscamera's en/of de ruimte om hier als lokale overheid zelf een grotere rol in te spelen.

Lobbywerk is en blijft ook verricht worden op onderwerpen als strengere geluidsnormen voor voertuigen. Een aanzienlijk deel hiervan is echter op Europees niveau geregeld en zal niet op korte termijn drastisch veranderen. Wellicht ontstaan er op termijn wel mogelijkheden om lokaal geluidsbepalingen op te leggen. We blijven werken aan geluidflitscamera's, zowel in technische zin als de benodigde wetgeving om deze vorm van handhaving mogelijk te maken. In dat kader worden in 2022 drie vervolg (verkeers)geluidsmeting gehouden. We testen of de apparatuur het geluid kan koppelen aan dat van een individueel voertuig. Voorlopig blijft het noodzakelijk om (verkeers)geluidsoverlast persoonlijk en op heterdaad te constateren en te beboeten. Dit is ten aanzien van bewijslast niet eenvoudig voor de politie.



Zomeroffensief 2022

Zoals reeds aangegeven zijn meerdere maatregelen van vorige zomer nog of weer in bedrijf. Op het Baltimore terrein hebben we de aanpak van vorig jaar simpelweg gekopieerd, terwijl op de Maeterlinckweg en Oosterkade inmiddels gewerkt wordt aan permanente wegaanpassingen. Deze manier van werken zetten we voort, omdat op deze manier per locatie een geschikte oplossing gevonden kan worden. Samen met politie, OM, gemeente en aan de hand van klachten en meldingen van bewoners en ondernemers bepalen we nieuwe hotspots en gaan we daar aan de slag. Afhankelijk van de locatie en of het probleem aldaar meer verkeersoverlast of verkeersveiligheid betreft, zal de aanpak verschillen. De insteek blijft echter dat inzet op handhaving gecombineerd wordt met aanpassingen aan de weg of buitenruimte.

Voor een structureel vervolg van het zomeroffensief hecht de gemeente waarde aan meldingen van Rotterdammers. Rotterdammers kunnen daarom voortaan via een herkenbare webpagina (www.rotterdam.nl/wonen-leven/verkeersveilig-overlast/) eenvoudig melding maken van verkeersoverlast en verkeersveiligheidssituaties.

Het melden van verkeersoverlast maken we makkelijker. Het kan nu al via de verkeersveiligheidspagina op Rotterdam.nl, 14010 en via de MeldR app. Op korte termijn zal verkeersoverlast als eigenstandige categorie worden toegevoegd. Op deze manier krijgen we nog beter en sneller inzichtelijk waar de urgentie het hoogst is.

Nieuwe locaties en locaties waar we nog onvoldoende resultaat hebben behaald die opnieuw aandacht vragen zijn (in willekeurige volgorde):

1 ^e en 2 ^e Middellandstraat	Middellandplein
Aert van Nesstraat en Karel Doormanstraat	Kruiskade
Witte de Withstraat	Meent
Posthoornstraat en Glashaven	Siciliëboulevard
Bergselaan	Zwart Janstraat
Schieweg en Schiekade	Goudse Rijkweg en Vlietlaan
Veranda: meerdere parkeerplaatsen en kades	Schouwburgplein

Deze locaties zullen veelvuldig door politie en stadsbeheer gecontroleerd worden. Daarnaast zullen kleinere controles en 'prikacties' vanuit de politiedistricten naar eigen inzicht en waar nodig worden ingezet.

Verkeersoverlast en daarmee samenhangend overlastgevend gedrag heeft meer dan in het verleden prioriteit bij politie, gemeente en OM. Daarbij zoekt stadsbeheer dit jaar nog meer ruimte om gezamenlijk controles uit te voeren, ook op de minder conventionele maar drukke tijden zoals vrijdag- en zaterdagavond. Hun focus daarbij zal dan zijn op lachgas, herrie en afval. Een aantal maal zullen ook weer grootschalige controles worden gehouden in samenwerking met de FIOD.

Moties

'Maak prioriteit van verkeershuftigheid' (21bb3754)

In deze motie vraagt uw raad de politie aan te sporen van verkeersovertreders en verkeershuftigheid een prioriteit te maken. Deze brief maakt duidelijk dat politie en Stadsbeheer dit onderwerp, zowel in 2021 als in 2022 veel aandacht geven.



Met de motie *'Zero tolerance voor straatraces' (20bb16901)* wordt gevraagd om intensievere handhaving op straatraces in de avonduren. Zoals hierboven beschreven is en wordt dit op hotspotlocaties waar sprake is van straatraces gedaan.

'Verkeersaso's op de bon' (21bb14113)

Deze brief voorziet in de motie gevraagde evaluatie. Onderzoek naar de mogelijkheden om boa's te laten handhaven op onnodige geluidsproductie door stilstaande voertuigen wijst uit dat boa's formeel hiervoor bevoegd zijn. Deze bevoegdheid wordt toegepast wanneer dit mogelijk is. Zodra de overtreder gaat rijden is de boa niet bevoegd om te handhaven omdat de boa alleen op stilstaande voertuigen kan handhaven. Tevens raakt dit aan de hieronder genoemde gevaarzetting bij het vaststellen van de inzetcriteria voor BOA's.

'Rotterdamse Verkeers boa's' (21bb3757)

U verzoekt om, in navolging van een proef in Utrecht, een proef in Rotterdam te doen met verkeershandhaving door BOA's. En de kosten van een stadsbrede uitrol als vervolg op een succesvolle proef inzichtelijk te maken.

Op 23 juni 2022 heeft de minister van J&V de Tweede kamer in een voortgangsbrief geïnformeerd over de stand van zaken aangaande de herijking van het boa-bestel en heeft zij de Kamer voorzien van de meerjarige beleidsagenda boa's waarmee zij wil toewerken naar een professioneel boa-stelsel. In de meerjarige beleidsagenda wordt ingegaan op zaken waarover m.b.t. boa's onduidelijkheid bestaat, zoals bevoegdheden op het gebied van verkeershandhaving en de afbakening van de domeinlijsten. In dit kader heeft de minister het bestaande leefbaarheids criterium geactualiseerd en vervangen door het inzetcriterium. Toekomstige uitbreidingen van de boa bevoegdheden dienen te voldoen aan de onderstaande cumulatieve criteria van het inzetcriterium.

A. Criteria met betrekking tot de afbakening van de te handhaven feiten die zich lenen voor de inzet van boa's met het specialisme openbare ruimte:

- Het te handhaven feit is aan te merken als overlast, verloedering of veiligheid voor zover dit laatste niet ziet op de openbare orde. Het gaat daarbij om overtredingen die de leefbaarheid aantasten en niet zien op de openbare orde.

B. Criteria met betrekking tot de uitvoerbaarheid door boa's met het specialisme openbare ruimte:

- Het te handhaven feit betreft enkel die gevallen, waarbij geen sprake is van een te verwachten gevaarlijke, escalerende of gewelddadige setting (gevaarzetting);
- Het te handhaven feit is te constateren tijdens de surveillance van de boa
- Het te handhaven feit is in beginsel door eigen waarneming van de boa direct te constateren, niet zijnde uitsluitend waarnemingen door foto- en/of beeldmateriaal; en
- Het te handhaven feit is feitgecodeerd af te handelen. Voor zover het gaat om niet-feitgecodeerde zaken, gaat het om zaken die eenvoudig bewijsbaar zijn en niet zien op geweld, veelplegers, medepleging en/of aanzienlijke schade

Op het gebied van verkeershandhaving wordt het takenpakket van boa's beperkt tot ongemotoriseerd rijdend verkeer. Onder rijdend ongemotoriseerd verkeer worden rijdende voertuigen zonder kenteken (hoofdzakelijk fietsen) verstaan. Dit is vanwege het feit dat overtredingen met gemotoriseerd rijdend verkeer al snel primair aan veiligheid en het strafrecht raken – het domein van de politie – en een grotere gevaarzetting met zich



meebrengen. Ook is de handhaving op dit type feiten complexer omdat er sprake kan zijn van zaken als achtervolgingen, te hoge snelheid, beslag, invordering van het rijbewijs en rijden onder invloed. Dit vraagt technische hulpmiddelen (bv. auto's, laserguns) en expertise waar boa's niet over beschikken. Het is daarentegen wel mogelijk voor boa's om te handhaven op dubbel parkeren. Hier zetten we deze zomer extra op in. Deze verduidelijking van de inzet van boa's op het terrein van verkeershandhaving is meegenomen in de wijziging van de Regeling Beleidsregels Buitengewoon Opsporingsambtenaar op 1 juli 2022.

Dit nijpt ons tot de conclusie dat een aanzienlijk grotere rol van BOA's op het handhaven van verkeer en met name het overlastgevende verkeer helaas niet in het verschieft ligt.

'Beter goed gejat dan slecht bedacht – Onderzoek innovatieve maatregelen verkeersaso's' (21bb9694)

Met deze motie heeft u het college opgedragen om onderzoek te doen naar alle innovatieve maatregelen (zowel fysiek als handhaving) om overlastgevende weggebruikers tegen te gaan. Dit onderzoek is uitgevoerd door adviesbureau Sweco en opgenomen in bijlage 1 bij deze brief.

Kansrijk voor de lange termijn zijn volgens de onderzoekers de inzet van geluidflitsers, het toepassen van een zakkende verkeersdrempel (juridisch in Nederland niet toegestaan) en het instellen van een landelijk strafpuntensysteem voor verkeersovertreders. Er bestaat echter nog geen gecertificeerde geluidflitser die voor handhaving kan worden ingezet. Voor de korte- en middellange termijn is het verlagen van de snelheid naar 30 km/u effectief inclusief aanpassing van de weginrichting. In combinatie met voorlichtingscampagnes en het intensiveren van handavingsinzet.

Sweco constateert dat de gemeente Rotterdam intensief aan de slag is binnen de onderzochte mogelijkheden. Rotterdam werkt als eerste stad in Nederland aan de ontwikkeling van geluidflitsers en is aanvoerder in de lobby voor mobiele (snelheids)camera's. Voorts werkt Rotterdam aan de invoering van een verlaging van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom naar 30 km/u. Het Veilige en Gezonde straten beleid en de Rotterdamse MobiliteitsAanpak maken het onaantrekkelijk en op sommige plekken fysiek onmogelijk om asociaal verkeersgedrag te vertonen. Op het gebied van voorlichting en educatie is Rotterdam een voorbeeld in Nederland door via het 'Camp21' project in gesprek te gaan met 'verkeersasociale' jongeren.

De gemeente Rotterdam bespreekt de uitkomsten van dit onderzoek met de handavingsinstanties (politie en het openbaar ministerie), aangezien het rapport duidelijk maakt dat voldoende handavingscapaciteit randvoorwaardelijk is voor verkeersveilige straten. Daarnaast onderstreept het rapport het belang van voorlichting en educatie. Voorlichtingsprojecten – die onderdeel uitmaken van het beleidsplan Rotterdam Veilig Vooruit – blijven we zodoende herhalen en verbeteren. Tot slot maakt het rapport duidelijk dat verlaging van de snelheidslimiet in een aantal straten naar 30 km/u ook in het kader van de verkeersaso-aanpak moet worden gezien.



Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en stellen voor de moties 20bb16901, 21bb3754, 21bb3757, 21bb9694 en 21bb14113 als afgedaan te beschouwen.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

M.J.H. Lamers, l.s.

De burgemeester,

A. Aboutaleb