



Aan de gemeenteraad

Op 15 september 2025 stelde u ons een schriftelijke vraag over Reyerdijk.

Inleidend wordt gesteld:

De afgelopen week vonden er op de Reyerdijk in IJsselmonde twee ernstige ongelukken plaats. Eerst werd een oudere vrouw met rollator op een zebrapad aangereden, twee dagen later werd een zesjarig jongetje geschept bij een oversteekplaats vlakbij zijn school. Buurtbewoners spreken van een racebaan en zeggen: "niet wachten tot er een dode valt."

Hieronder volgen de gestelde vragen en onze beantwoording:

**Vraag 1:**

**Deelt het college de indruk van bewoners dat de Reyerdijk momenteel levensgevaarlijk is voor voetgangers en fietsers?**

**Antwoord:**

Het college betreurt de recente twee ongevallen op de Reyerdijk. Uit de ongevallenregistratie komt echter niet naar voren dat de Reyerdijk – in vergelijking met andere straten of kruispunten in de stad – een weg is waar bovengemiddeld veel ongevallen plaatsvinden.

Desondanks wijkt de inrichting van de straat af van de doorgaans gebruikelijke standaard voor dergelijke wegen. Het is voor het grootste deel een lange rechtstand met brede klinkerverharding, zonder snelheidsremmende maatregelen, relatief lage auto-intensiteiten en een snelheidslimiet van 50 km/u. De weg is daarom ook opgenomen in de 115 straten die stadsbreed naar 30km/u gaan.

**Vraag 2:**

**Wanneer is de Reyerdijk daadwerkelijk aan de beurt voor de aangekondigde verlaging naar 30 km/uur? Kunt u een concrete planning geven, inclusief uitvoering en handhaving?**



**Antwoord:**

Het college is voornemens om de Reyerdijk om te vormen naar een GOW30-straat (30 km/u). Het besluit hiervoor is in mei 2024 genomen. Er liggen reeds verschillende ontwerpideeën om de straat te herinrichten met snelheidsremmende maatregelen, zoals drempels of plateaus.

Naar aanleiding van de recente ongelukken willen wij samen met de wijkraad en bewoners kijken of er aanvullende veiligheidsmaatregelen mogelijk zijn, specifiek aansluitend bij de oorzaken van deze incidenten.

Wij vinden het belangrijk dit samen de wijkraad en andere betrokkenen goed af te stemmen. De planning is om Q4 2025 het conceptvoorstel met de wijkraad te bespreken. In december volgt afstemming met de hulpdiensten en de RET als belangrijke stakeholders. Vervolgens willen we in januari 2026 een bijeenkomst organiseren om het ontwerp aan omwonenden voor te leggen. Bij draagvlak en overeenstemming vanuit alle belanghebbenden, zijn we voornemens de Reyerdijk versneld naar uitvoering te brengen in het voorjaar van 2026.

Of bovenstaande haalbaar is, is afhankelijk van draagvlak voor de beoogde aanpassingen, werkbaar weer en/of het verkrijgen van benodigde vergunningen voor wegafsluitingen. Vanaf mei 2026 is uitvoering mogelijk complexer of niet mogelijk vanwege grootschalige tramspoorvervanging door de RET bij de Groeninx van Zoelenlaan en Groene Tuin.

**Vraag 3:**

**Erkent het college dat enkel een bordje "30 km/uur" neerzetten onvoldoende is om automobilisten echt langzamer te laten rijden? Welke aanvullende fysieke maatregelen (zoals drempels, wegversmallingen, verkeerslichten) worden overwogen?**

**Antwoord:**

Ja, naast bebording worden er snelheidsremmende maatregelen in de vorm van plateaus meegenomen. Het ontwerp wordt nog afgestemd met de hulpdiensten en de RET. De planning is om in 2025 het ontwerp met deze stakeholders afgestemd te krijgen.

**Vraag 4:**

**Wat doet de gemeente op dit moment om de oversteek bij Kind Centrum IJsselmonde en de kruising Zuider Kerkedijk veiliger te maken?**

**Antwoord:**

Bij het Kind Centrum IJsselmonde bij de Emelissedijk wordt een plateau bij de oversteekplaats voorgesteld. Ter hoogte van de Zuider Kerkedijk is de inrichting van de Reyerdijk afwijkend van de rest van de straat (asfaltverharding). Het huidige voorstel is om twee asfaltplateaus aan te brengen rond de Zuider Kerkedijk, waarvan één ter hoogte van de oversteekplaats.

**Vraag 5:**

**Worden scholen en ouders actief betrokken bij de plannen? Zo nee, is het college bereid dit direct op te pakken?**

**Antwoord:**

De planning is om in januari het ontwerp met de omgeving en belangrijke stakeholders af te stemmen, zo ook de scholen die hierbij meegenomen worden.



**Vraag 6.**

**Is de gemeente bereid om tijdelijke noodmaatregelen te treffen (bijvoorbeeld verkeersregelaars of tijdelijke verkeerslichten) zolang de structurele herinrichting nog niet gerealiseerd is?**

**Antwoord:**

De optredende verkeersintensiteiten zijn niet zodanig dat bij de Reyerdijk gedacht moet worden aan de inzet van verkeersregelaars of tijdelijke verkeerslichten. Dit zijn relatief dure maatregelen of ingrepen. Effectiever en billijker/goedkoper is de realisatie van snelheidsremmende maatregelen. We kiezen ervoor om invoering van 30km/u op de Reyerdijk inclusief maatregelen te versnellen.

**Vraag 7.**

**Hoeveel snelheidscontroles hebben de afgelopen twaalf maanden plaatsgevonden op de Reyerdijk en wat waren de resultaten?**

**Antwoord:**

Op basis van gegevens van de politie is er tussen januari 2025 en augustus 2025 vijf keer gecontroleerd op snelheid op de Reyerdijk. In deze periode zijn 3.338 voertuigen gecontroleerd, waarvan er 58 harder reden dan 50km/u. Omgerekend betekent dit dat gemiddeld 1,7% van de gecontroleerde voertuigen te hard rijdt.

**Vraag 8.**

**Is het college bereid in overleg te treden met de politie en het OM om structurele handhaving op snelheid en doorrijders te intensiveren?**

**Antwoord:**

In overleg met de politie is de handhaving geïntensiveerd. De politie voert inmiddels extra snelheidscontroles uit. Daarnaast zet handhaving extra in op het controleren op fout parkeren omdat dit ook zorgt voor gebrek aan overzicht en gevaarlijke situaties, met name rond de breng- en haaltijden.

**Vraag 9.**

**Welke mogelijkheden ziet het college voor inzet van slimme verkeershandhaving, zoals flitspalen of trajectcontrole, juist bij schoolomgevingen?**

**Antwoord:**

Het college zet in om de invoering van 30km/u te versnellen met behulp van bebording en snelheidsremmende maatregelen.

Na de werkzaamheden geldt de nieuwe maximumsnelheid en moeten weggebruikers zich vanaf dat moment houden aan de nieuwe wettelijke maximumsnelheid van 30 km/u. Wel krijgen weggebruikers tijd om te wennen aan de nieuwe snelheid. Dit betekent dat er niet direct na een aanpassing wordt gehandhaafd.

Het college is verantwoordelijk voor het ontwikkelen van het beleid van de nieuwe maximumsnelheid, maar alleen de politie kan en mag hierop handhaven. Daarom wordt er ook gekeken naar de inzet van flexflitsers. Deze komen pas in beeld als er nog te vaak hard wordt gereden en er veel onveilige situaties voordoen of gemeld worden.



De gemeente kan vervolgens een verzoek doen aan het Openbaar Ministerie (OM) waarbij de politie een adviserende rol heeft in de mogelijke plaatsing. Het OM heeft hierbij het laatste woord. Een flexflitser blijft maximaal twee maanden staan op een locatie.

Het college werkt ook nog aan andere manieren om het verkeersgedrag te beïnvloeden. Het gaat hierbij niet om meer boetes uitdelen, maar om veilig verkeersgedrag te stimuleren. Denk bijvoorbeeld aan de inzet van snelheidsdisplays. De gemeente en de G4 blijven in gesprek met de politie, het OM en ministeries om de inzet op verkeershandhaving te verhogen.

#### **Vraag 10.**

**Herkent het college dit probleem en is de gemeente bereid om op korte termijn deze obstakels te verwijderen of aan te passen? Bewoners wijzen erop dat heggen en bebouwing het zicht belemmeren bij oversteekplaatsen, waardoor voetgangers en fietsers letterlijk uit het zicht verdwijnen. Dit vergroot de kans op ongelukken aanzienlijk.**

#### **Antwoord:**

Het college herkent dit beeld van belemmering van zicht niet op de Reyerdijk, maar gaat graag in gesprek met de wijkraad en bewoners over de locaties waar zij zichtproblemen ervaren.

#### **Vraag 11.**

**Is het college bereid om een integrale verkeersveiligheidsanalyse te laten uitvoeren specifiek voor de Reyerdijk, met nadruk op voetgangers en kinderen?**

**De problemen op de Reyerdijk staan niet op zichzelf: in meerdere Rotterdamse straten waar 30 km/uur moet worden ingevoerd, wachten bewoners op actie. Het roept de vraag op of de uitvoering van dit beleid voldoende tempo en prioriteit krijgt.**

#### **Antwoord:**

In januari 2026 gaat we het gesprek aan met betrokken bewoners om naast het ontwerp voor 30km/u ook te kijken naar andere veiligheidspunten, zoals bijvoorbeeld zichtproblemen, verlichting en parkeren mogelijk mee te nemen in het ontwerp.

Voor aanpak 30km/u geldt, zoals benoemd in het besluit, dat we zoveel mogelijk van de 115 straten nog in 2025 en begin 2026 willen realiseren, tenzij dit bijvoorbeeld echt niet mogelijk is om de weg tijdelijk af te sluiten wegens andere wegwerkzaamheden. Dit in het kader van stedelijke bereikbaarheid.

Daarnaast zijn gebiedsorganisaties de oren en ogen van de wijk, als er signalen vanuit de wijk zijn t.a.v. verkeerveiligheid, wordt er gekeken hoe dit opgelost kan worden of waar mogelijk werk met werk gecombineerd kan worden.

#### **Vraag 12.**

**Hoe verhoudt de situatie op de Reyerdijk zich tot het bredere Rotterdams verkeersveiligheidsbeleid en de doelstellingen van het gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan?**



**Antwoord:**

Het college heeft de ambitie om gebiedsontsluitingswegen (GOW30), zoals de Reyerdijk vanwege functie en gebruik naar 30km/u te brengen. Vanwege de specifieke situatie op de Reyerdijk, een lange rechtstand met brede klinkerverharding, zonder snelheidsremmende maatregelen, zit deze weg in de eerste tranche van 115 straten waar dit nu gaat gebeuren. Daarmee maken we de Reyerdijk snel verkeersveiliger. Dit sluit aan bij de ambities van ons college de verkeersveiligheid in de stad te verbeteren.

**Vraag 13.**

**Kan het college toezeggen dat de ervaringen en lessen van dit dossier worden meegenomen bij andere wegen die later naar 30 km/uur gaan, zodat niet telkens hetzelfde debat nodig is?**

**Antwoord:**

De invoering van 30 km/u in de 115 straten wordt geëvalueerd. De uitkomsten van deze evaluatie zullen worden benut bij het verder ontwikkelen van beleid, de voorbereiding van nieuwe verkeersmaatregelen en de wijze waarop wij de omgeving betrekken.

Burgemeester en wethouders van Rotterdam,

De secretaris,

G.J.D. Wigmans

De burgemeester,

C.J. Schouten