

Schriftelijke vragen van de PVV-fractie Zoetermeer inzake de veiligheid van rotondes

Betreft: Veiligheid van rotondes in Zoetermeer naar aanleiding van het Goudappel-onderzoek

N.A.V. het recente onderzoek van mobiliteitsadviesbureau Goudappel over de veiligheid van rotondes wil PVV Zoetermeer graag schriftelijke stellen. Dit onderzoek, dat eind 2025 in diverse media is gepubliceerd, toont aan dat Zoetermeer relatief hoog scoort op de lijst van gemeenten met risicovolle rotondes (vierde plaats onder gemeenten met meer dan 100.000 inwoners, na Leiden, Den Haag en Alphen aan den Rijn). Vooral fietsers zijn betrokken bij ongevallen, mede door de opkomst van snelle (elektrische) fietsen, uiteenlopende ontwerpen en regels per rotonde, en het feit dat rustige rotondes vaak gevaarlijker zijn dan drukke. Verkeersdeskundige Rico Andriesse benadrukt de noodzaak van uniforme regels en ontwerpen om verwarring en risico's te verminderen. De PVV maakt zich grote zorgen over de verkeersveiligheid in Zoetermeer, met name voor automobilisten en kwetsbare fietsers. De variatie in rotonde-ontwerpen leidt tot onvoorspelbaarheid, wat gevaarlijke situaties oplevert. Daarom stellen wij de volgende schriftelijke vragen:

1. Is het college bekend met het onderzoek van Goudappel naar rotondeveiligheid, waarin Zoetermeer hoog scoort op relatief risico op ongevallen, vooral met betrokkenheid van fietsers? Welke concrete maatregelen zijn reeds uitgevoerd en welke tijdslijnen heeft het college vastgesteld om te voldoen aan de landelijke veiligheidsnormen, teneinde fietsongevallen te voorkomen en het risico te verminderen?
2. Deelt het college de conclusie van verkeersdeskundige Rico Andriesse dat uiteenlopende ontwerpen en regels per rotonde (bijvoorbeeld verschillen in voorrang en fietspadinrichting) leiden tot meer verwarring en hogere risico's op ongevallen? Zo nee, waarom niet? De gehanteerde maatvoering van 28 meter (compact) en 36 meter (standaard) voldoet aan de landelijke ICD-normen. Binnen de bebouwde kom is 28 meter gangbaar; daarbuiten is 36 meter de norm voor een veilige afwikkeling. Hoeveel rotondes beheert de gemeente momenteel per diametergroep?
3. Is er een statistisch verband tussen de diameter van rotondes en de ongevalsfrequentie? Zijn de CROW/SWOV-richtlijnen getoetst via verkeersveiligheidsaudits? Is er een verslag of data-analyse uitgevoerd op de ongevalscijfers per type rotonde om de veiligheid concreet te onderbouwen?

4. Hoeveel rotondes in Zoetermeer hebben op dit moment tweerichtingsfietspaden, en hoeveel hebben eenrichtingsfietspaden? Kan het college een overzicht verstrekken van de belangrijkste rotondes met tweerichtingsfietspaden?

5. Het Goudappel-onderzoek wijst uit dat rotondes met tweerichtingsfietspaden iets veiliger zijn dan met eenrichtingsfietspaden, omdat automobilisten dan beide kanten op kijken en er vaak meer veiligheidsmaatregelen zijn. Is het college bereid om bij nieuwe rotondes of aanpassingen prioriteit te geven aan tweerichtingsfietspaden waar mogelijk, om de veiligheid te verhogen? Daarnaast stellen wij voor om educatie te bevorderen via trainingen op scholen en voor senioren over het belang van oogcontact en richting aangeven, en om handhaving en bewustwording te stimuleren via een publiekscampagne onder de noemer "Geef richting, gun ruimte", specifiek gericht op de interactie op 28-meter- en 36-meter-rotondes.

6. Erkent het college dat variatie in rotonde-ontwerpen binnen Zoetermeer (bijvoorbeeld verschillen in voorrang voor fietsers, markeringen en fietspaden) bijdraagt aan onvoorspelbaarheid en daarmee aan ongevallen? Zo ja, welke stappen zet het college om te komen tot meer uniforme ontwerpen en regels voor alle rotondes in Zoetermeer?

7. Is het college bekend met eerdere discussies in de raad over tweerichtingsfietspaden op rotondes (uit 2023 of eerder), en wat is de stand van zaken met betrekking tot inventarisaties van ongevallen op dit type rotondes in Zoetermeer?

8. Rustige rotondes blijken volgens het onderzoek riskanter omdat weggebruikers dan nonchalanter zijn. Welke maatregelen overweegt het college specifiek voor rustiger rotondes in Zoetermeer, zoals extra bebording of betere zichtbaarheid?

Bent u bekend met het beslismoment van de automobilist.

Afstand	50 km/u (gemiddelde vaart)	30 km/u (langzaam naderen)	20 km/u (klaar om in te voegen)
100 meter	7,2 sec	12,0 sec	18,0 sec
50 meter	3,6 sec	6,0 sec	9,0 sec
25 meter	1,8 sec	3,0 sec	4,5 sec
10 meter	0,7 sec	1,2 sec	1,8 sec

Daarbij moet het voertuig nog tot stilstand komen (noodstop)

Reactieafstand: In die ene seconde leg je bij 30 km per uur is al 8,3 meter af.

Totale stoptijd: 2,1 tot 2,5 seconden.

Totale stopafstand: Ongeveer 13 meter.

Sommige rotondes liggen op slechts 62 meter afstand van elkaar. Dit vraagt om een snelle handelingswisseling: idealiter begin je 40 meter van tevoren met kijken of je de rotonde veilig kunt naderen. Echter, door de onoverzichtelijke bochten is die 40 meter vaak niet beschikbaar voor een goede inschatting. Bij een gemiddelde snelheid van 30 km/u leg je die 62 meter in slechts 7,4 seconden af. Omdat een noodstop al 2,5 seconden in beslag neemt, blijft er zeer weinig tijd over om veilig te reageren en te schakelen.

Dit houdt in dat je op sommigen stukken binnen 4 seconde moet kunnen schakelen of je veilig kan doorrijden.

9. Sinds 2006 hanteert de gemeente Zoetermeer een adoptieprogramma voor haar 37 rotondes. Dit programma, recentelijk geactualiseerd in 2024 naar aanleiding van de motie 'Rotondes als visitekaartjes', verplicht adoptanten tot onderhoud in ruil voor commerciële exposure. Hoewel deze constructie vanuit de Wet Markt en Overheid een marktconforme exploitatie van de openbare ruimte nastreeft, creëert dit beleid een direct conflict met de verkeersveiligheid op locaties waar de infrastructuur reeds onder druk staat. In een kritieke fase van slechts 4 seconden leidt elke fractie van een seconde aan irrelevante informatieverwerking tot een verhoogd risico. Is het college bereid om dit adoptieprogramma te heroverwegen in het licht van verkeersveiligheid?
10. Reclameborden op rotondes zorgen voor visuele ruis, waardoor kritieke objecten zoals fietsers en e-bikes door visuele maskering buiten het waarnemingsveld van de bestuurder kunnen vallen. Is de gemeente hiervan bewust, en welke maatregelen worden overwogen om deze ruis te minimaliseren?
11. De verkeerssituatie op de rotonde Meerzichtlaan-Berglaan is op dit moment nog niet aangepast, maar verbeteringen zouden nog voor het einde van 2021 worden uitgevoerd (volgens publicatie van 9 februari 2021). De noodzaak hiervoor is groot: met 11 ongevallen (waaronder 5 met letsel) in de periode 2014-2020 behoort deze locatie tot de gevaarlijkste rotondes die volgens het beleid van het college als eerste worden aangepakt. Wat is de huidige status van deze aanpassingen, en zijn er recente ongevals cijfers beschikbaar?
12. Het Meerjarenplan Fietsveiligheid 2025–2029 biedt verschillende subsidiemogelijkheden. Is het college hiermee bekend, en wil het delen welke stappen tot nu toe zijn gezet om deze subsidies aan te vragen of te benutten?

13. Is onderzocht of aanpassing van verkeersregels kan bijdragen aan het verminderen van ongevallen tussen automobilisten, fietsers en e-bike-gebruikers? Zo ja, wat zijn de bevindingen; zo nee, is het college bereid dit te verkennen, bijvoorbeeld door de verkeersregeling op rotondes in Zoetermeer te evalueren?

14. Wanneer kunnen wij een concreet plan of memo verwachten met maatregelen om de rotondeveiligheid in Zoetermeer te verbeteren, in lijn met de aanbevelingen voor uniformiteit en voorspelbaarheid?

Wij zien uit naar uw antwoorden en hopen op snelle actie om de veiligheid van onze inwoners te waarborgen.

Met vriendelijke groet,

Cock de Vogel

Raadslid PVV Zoetermeer

Fabian van der Tang

Commissielid PVV Zoetermeer

Bronnen:

<https://www.ad.nl/zoetermeer/rustige-rotondes-gevaarlijker-dan-drukke-fietsers-worden-soms-te-laet-opgemerkt~af9897a5/>

<https://www.zoetermeeractief.nl/nieuwshome/actueel/28880-kleine-verbeteringen-rotonde-toneellaan>

Bron: Memo rotondes – invoering marktconforme huurprijs

<https://www.zoetermeeractief.nl/nieuwshome/actueel/20196-gevaarlijke-rotonde-meerzicht-dit-jaar-aangepakt>

[Slimme oplossingen om fietsstromen te beïnvloeden: 10 best practices : | Goudappel](#)

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Subsidieprogramma-%E2%80%98Fietsveiligheid-Voorop%E2%80%99-in-2026?URLReferrer=aliaspath%3d%252fKennisbank>



Foto van Google Earth: november 2022

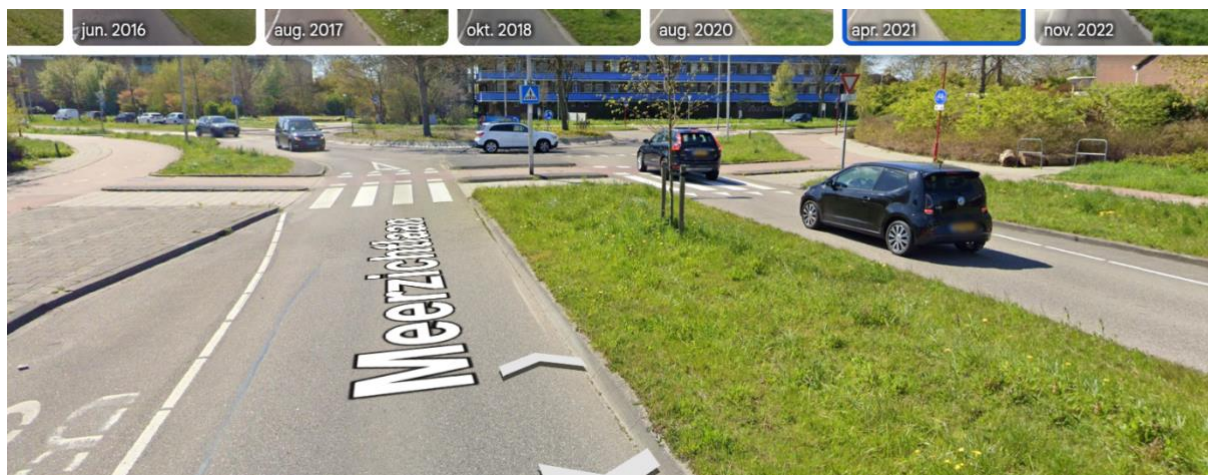


Foto van Google Earth 2021



Foto van Google Earth 2016



Foto van Google Earth 2023



Foto van Google Earth 2024



Foto van Google Earth 2018



Foto van Google Earth 2022