

Aan

De gemeenteraad van Zoetermeer

Zaakid

2026-008203

Van

Het college/ Wethouder Frinking

Datum

27 januari 2026

Onderwerp

Beantwoording van de schriftelijke vragen van de PVV-fractie d.d. 5 januari 2026 over 'de veiligheid van rotondes'

Bijlagen

-

Vraag 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?

Antwoord 1

Ja, het college heeft het onderzoek van Goudappel opgevraagd en heeft het onderzoek bekeken. Momenteel is een Strategisch Plan Verkeersveiligheid in procedure. In dit plan is ook aandacht voor de veiligheid en inrichting van de infrastructuur, waaronder rotondes. Bevindingen uit de analyse van het onderzoek zullen, waar mogelijk, worden meegenomen in het later vast te stellen uitvoeringsprogramma van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid.

Vraag 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?

Antwoord 2

Ja, het college deelt deze conclusie.

In totaal beheert de gemeente 42 rotondes. Rotondes zijn/worden aangelegd volgens de geldende CROW-richtlijnen. Afhankelijk van de beschikbare fysieke ruimte is de rotonde soms wat ruimer of wat krappier aangelegd. Er is geen overzicht beschikbaar van de exacte afmetingen van de verschillende rotondes.

Vraag 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?

Antwoord 3

Onderzoek laat zien dat ontwerpkenmerken van rotondes, waaronder de diameter, invloed hebben op de rijsnelheden en op de verkeersveiligheid. Grotere rotondediameters dragen bij aan lagere passeersnelheden en leiden tot minder en minder ernstige ongevallen. Dit effect wordt in meerdere studies bevestigd, maar er is geen eenduidige statistische formule die diameter en ongevalsfrequentie direct één-op-één verbindt. De invloed verloopt vooral via de relatie tussen diameter, snelheid, verkeersaanbod en conflictpunten.

De CROW-richtlijnen worden in de praktijk breed toegepast en continu doorontwikkeld. Deze richtlijnen zijn niet formeel gevalideerd via een landelijk programma van verkeersveiligheidsaudits. Wel worden de richtlijnen structureel onderbouwd door empirisch onderzoek.

Lokaal is geen data-analyse uitgevoerd op de ongevalscijfers per rotonde in relatie tot diameter. Wel zijn verschillende landelijke analyses uitgevoerd waarin ongevalscijfers per type rotonde zijn vergeleken.

- Het recente risico-onderzoek van Goudappel (2025) dat laat zien hoe ontwerpkeuzes en verkeersintensiteiten samenhangen met ongevalsrisico's, met name voor fietsers¹.
- Een landelijke inventarisatie van DTV Consultants (2019) bevat gegevens van 5.585 rotondes en geeft inzicht in de verschillen in ongevalsrisico's tussen onder meer rotondes met een- of tweerichtingsfietspaden, verschillende voorrangssituaties en ligging binnen of buiten de bebouwde kom².
- Eerder onderzoek van RTL Nieuws en VIA (gebaseerd op STAR-data) vergelijkt inrichtingselementen van ongevalsrijke rotondes binnen de bebouwde kom met de CROW-richtlijnen³.

Vraag 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?

Antwoord 4

Bij alle rotondes binnen Zoetermeer met een aan- of vrij liggend fietspad is sprake van fietsverkeer in twee richtingen.

Vraag 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.

¹ [Risico-onderzoek naar rotondes](#)

² [Verkenning-verkeersveiligheid-op-rotondes-in-Nederland_DTV-Consultants_November-2019-1.pdf](#)

³ [Verantwoording onderzoek rotondes RTL Nieuws_0.pdf](#)

Antwoord 5

Op rotondes hanteert Zoetermeer al geruime tijd het principe van tweerichtingsfietspaden waarbij fietsers in de voorrang zitten. Dit wordt ook bij nieuwe rotondes toegepast.

Het voorstel voor gerichte educatie voor scholieren en senioren nemen we mee bij de afweging van de inzet van publiekscampagnes.

Vraag 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?

Antwoord 6

Ja, het college is het hiermee eens. Dat is de reden waarom Zoetermeer kiest voor uniforme vormgeving van rotondes.

Vraag 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?

Antwoord 7

Nee, onduidelijk is welke discussie(s) hier precies bedoeld wordt. Zie verder het antwoord op vraag 1.

Vraag 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?

<i>Bent u bekend met het beslismoment van de automobilist. Afstand</i>	<i>50 km/u (gemiddelde vaart)</i>	<i>30 km/u (langzaam naderen)</i>	<i>20 km/u (klaar om in te voegen)</i>
<i>100 meter</i>	<i>7,2 sec</i>	<i>12,0 sec</i>	<i>18,0 sec</i>
<i>50 meter</i>	<i>3,6 sec</i>	<i>6,0 sec</i>	<i>9,0 sec</i>
<i>25 meter</i>	<i>1,8 sec</i>	<i>3,0 sec</i>	<i>4,5 sec</i>
<i>10 meter</i>	<i>0,7 sec</i>	<i>1,2 sec</i>	<i>1,8 sec</i>

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.

Antwoord 8

Rustigere rotondes liggen veelal in woonwijken op gebiedsontsluitingswegen met een 50 km/u-regime. Het college streeft ernaar om op rustigere wegen met rotondes in woonwijken lagere snelheden mogelijk te maken, omdat dit bijdraagt aan het realiseren van veilige snelheden. Dit sluit aan bij de richting van de ruimtelijke strategie en het concept Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Lagere snelheden zorgen ervoor dat rotondes rustiger worden benaderd en de reactietijd voor automobilisten toeneemt. Dit bevordert de verkeersveiligheid.

Vraag 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?

Antwoord 9

Nee, het college ziet geen aanleiding om het adoptieprogramma te heroverwegen. Het programma voor het adopteren van een rotonde loopt al geruime tijd in Zoetermeer. De ontwerpen van de adoptanten worden getoetst op verkeersveiligheid en zichtbaarheid. Deze toetsing draagt zorg voor een ontwerp dat de weggebruiker niet afleidt en zorgt voor een verkeersveilige verkeersafwikkeling.

Vraag 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?

Antwoord 10

Reclameborden op rotondes worden niet toegepast buiten de inrichting van de adoptierotondes. Regelmatig worden reclameborden langs de wegen in Zoetermeer getoetst op potentiële maskering van fietsers en voetgangers. Bij rotondes staan objecten alleen in het middeneiland zodat maskering van fietsers is uitgesloten.

Door juist het doorgaande zicht te onderbreken met objecten kan het attentieniveau dichterbij verhoogd worden en daarmee de verkeersveiligheid.

Zie verder antwoord op vraag 9.

Vraag 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?

Antwoord 11

De rotonde Meerzichtlaan-Berglaan is in de periode 2021-2022 aangepast. De fietsoversteken op deze rotonde zijn verhoogd aangebracht om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer af te remmen en een veiligere situatie voor fietsers te realiseren.

Vraag 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?

Antwoord 12

Ja, het college is bekend met het Meerjarenplan Fietsveiligheid van het Rijk. De subsidies die hierin genoemd zijn, zijn bedoeld voor kennisproducten en niet voor uitvoeringsmaatregelen. Wij maken geen gebruik van deze subsidiemogelijkheden omdat het ontwikkelen van kennisproducten niet past bij onze werkwijze. Wel gebruiken we de subsidies die via de MRDH beschikbaar worden gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Vraag 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?

Antwoord 13

Nee, dit is niet onderzocht. De verkeersregels op rotondes liggen vast in wetgeving. Dit kan niet lokaal gewijzigd worden. Het college volgt het landelijke juridisch kader en de bijbehorende regelgeving.

Vraag 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?

Antwoord 14

Het concept Strategisch Plan Verkeersveiligheid is onlangs aan de raad aangeboden voor eerste bespreking. In dit plan wordt voorgesteld om alle fietsoversteken, ook buiten rotondes, conform de CROW-richtlijnen in te richten. Bij het ontwerp van de rotondes is al rekening gehouden met de CROW-richtlijnen.

Voor technische vragen kunt u zich wenden tot:

Naam : Edwin van Putten
Telefoon : +31793469630
E-mailadres : E.van.Putten@zoetermeer.nl