

Aandachtsgebied: Leefomgeving
Team Beleid Leefomgeving
Behandelaar: P. Hekman
Telefoonnummer: 0342495247

Voorstelnr. 4418
Barneveld, 14 november 2025
Portefeuillehouder: M.H.J. Pluimers-Foeken

Onderwerp: Tweerichtingsfietspad om rotonde De Punt Voorthuizen (BL-Hek)

Gevraagde beslissing:

1. Het tweerichtingsfietspad om rotonde De Punt Voorthuizen te handhaven.
2. Bijgaand raadsmemo ter kennisname aanbieden aan de raad via rubriek B van de lijst met ingekomen stukken.

1. Inleiding

Rond rotonde De Punt in Voorthuizen ligt sinds de realisatie in 2008 een tweerichtingsfietspad. Naar aanleiding een ernstig ongeval met een fietser, voerde adviesbureau DTV in 2018 een onderzoek uit naar de verkeersveiligheid op deze rotonde. DTV concludeerde dat rotonde De Punt niet onveiliger lijkt dan andere rotondes en dat door een éénrichtingsfietspad de veiligheid waarschijnlijk niet zal toenemen. Het college nam destijds een voorgenomen besluit om de aanbevelingen van DTV over te nemen en om een nameting uit te voeren na realisatie van de rondwegen om Voorthuizen. In de commissie Samenleving van 25 september 2019 zegde toenmalig wethouder Van Daalen toe om pas na een evaluatie een definitief besluit te nemen over het al dan niet handhaven van het tweerichtingsfietspad.

2. Beoogd effect

- Standpunt innemen over het tweerichtingsfietspad om rotonde De Punt.
- Duidelijkheid geven aan de samenleving over het tweerichtingsfietspad.
- Afdoen van een toezegging inzake de nameting fietsveiligheid rotonde De Punt.

3. Argumenten

1.1 Na openstelling van de rondwegen is het ongevalenbeeld nauwelijks gewijzigd

In de 5 jaar voorafgaand aan de realisatie van de rondwegen zijn 7 ongevallen geregistreerd waarvan 2 met letsel en 5 met uitsluitend materiële schade. In de 5 jaar na realisatie van de rondwegen zijn 6 ongevallen geregistreerd waarvan 3 met letsel en 3 met uitsluitend materiële schade. Afgezet tegen het aantal gemotoriseerde voertuigen op de rotonde dat lager is sinds de rondwegen zijn aangelegd, zou bij een gelijkwaardig aantal ongevallen gesproken kunnen worden van een hoger risico. Er zijn echter diverse jaren waarin geen ongevallen zijn geregistreerd. Het aantal ongevallen is te gering en te divers om te spreken van een causaal verband tussen de meerderheid van de ongevallen en de aanwezigheid van een tweerichtingsfietspad. Bij één ongeval in de afgelopen jaren was een bus betrokken. Ook hiervoor geldt dat we de exacte toedracht niet kennen. Wel benoemde DTV dat een halterende bus ervoor kan zorgen dat het zicht van naderende automobilisten op van rechts komende fietsers en voetgangers kan worden belemmerd. Dit kan leiden tot zogeheten afdekongevallen. Een van de aanbevelingen van DTV was dan ook om het risico op afdekongevallen weg te nemen door de bushalte al voor de rotonde in te laten voegen op de rijbaan. In 2025 is een aanpassing aan de bushalte gepland. Dit draagt bij aan de veiligheid.

1.2 De rotonde scoort niet significant slechter dan rotondes met een éénrichtingsfietspad

DTV concludeerde onder andere dat rotonde De Punt niet onveiliger lijkt dan andere rotondes en dat door een éénrichtingsfietspad de veiligheid waarschijnlijk niet zal toenemen. Wanneer op hoofdlijnen naar de ongevallencijfers op ook andere rotondes binnen de bebouwde kom wordt gekeken, dan komt volgens ons niet een beeld naar voren dat rotondes met een gedeeltelijk of volledig tweerichtingsfietspad rond de rotonde per definitie beduidend slechter scoren op het gebied van onveiligheid. Alle rotondes met een bovengemiddeld aantal ongevallen en verkeersslachtoffers geven wel zondermeer aanleiding om de situatie ter plaatse te analyseren. Soms zal echter ook moeten worden geconcludeerd dat het fietsnetwerk en de inrichting ter plaatse redelijkerwijs niet verder kunnen worden verbeterd en het risico op ongevallen niet verder kan worden gereduceerd.

1.3 Door het tweerichtingsfietspad is duidelijk waar fietsers vandaan kunnen komen

Tot 2008 was op de huidige locatie van rotonde De Punt een kruispunt met verkeerslichten aanwezig. Op de fietsoversteek over de Rembrandtstraat werd al veelvuldig in twee richtingen overgestoken onder andere door fietsers tussen de wijk De Maat en het centrum van Voorthuizen. Om ook na aanleg van de rotonde voor dit fietsverkeer een directe en comfortabele fietsroute te bieden, wilde het college vooral hier een tweerichtingsfietspad aanleggen. Uit oogpunt van uniformiteit besloot het college destijds om rond de hele rotonde een tweerichtingsfietspad aan te leggen. Inmiddels ligt deze vormgeving er al meer dan 18 jaar zo bij. Bij het omvormen van het tweerichtingsfietspad tot een algeheel éénrichtingsfietspad vinden wij het aannemelijk dat een deel van de fietsers tegen de richting in gaat fietsen, misschien zelfs over het zebrapad, omdat dat vanuit bepaalde richtingen korter en sneller is naar het centrum, een woonwijk of de bushalte dan driekwart rondrijden. Ook dan zijn ongevallen niet uit te sluiten.

1.4 De nieuwe ongevallenanalyse geeft geen aanleiding om anders tegen de conclusies en aanbevelingen uit 2018 aan te kijken

Gelet op de uitkomsten van de uitgevoerde ongevallenanalyse en de eerdere bevindingen en conclusies van DTV zien wij onvoldoende aanleiding om een besluit voor te bereiden om het tweerichtingsfietspad om te vormen tot een éénrichtingsfietspad. Die vormgeving brengt mogelijk een vergelijkbaar risico op ongevallen met zich mee vanwege de kans op tegengesteld fietsverkeer. In andere situaties gaan we ook terughoudend om met het doen van investeringen als er niet concreet zicht is op verbeteringen.

1.5 Er is draagvlak bij Plaatselijk Belang Voorthuizen voor het handhaven van het tweerichtingsfietspad

Recent hebben wij wijkplatform Voorthuizen Centrum en Plaatselijk Belang Voorthuizen gevraagd om met de kennis van nu te reflecteren op het idee om het tweerichtingsfietspad te handhaven. Daarop heeft Plaatselijk Belang Voorthuizen aangegeven zich te kunnen vinden in de conclusies en géén aanleiding te zien om het tweerichtingsfietspad te wijzigen.

2.1 Met de raadsmemo wordt de raad geïnformeerd over de afdoening van de toezegging

Dit behoeft geen verdere toelichting.

4. Kanttekeningen

1.1 Er is geen draagvlak bij wijkplatform Voorthuizen Centrum voor het voorstel

Recent hebben wij wijkplatform Voorthuizen Centrum en Plaatselijk Belang Voorthuizen gevraagd om met de kennis van nu te reflecteren op het idee om het tweerichtingsfietspad te handhaven. Daarop heeft het wijkplatform aangegeven nog steeds achter de uitslag van de enquête uit 2014 te staan waarbij destijds 90,6% van de respondenten aangaf een voorkeur te hebben voor éénrichtingsfietspad rond de rotonde. Daarnaast ziet het wijkplatform een nota van de Fietsersbond als een bevestiging dat een éénrichtingsfietspad aanzienlijk veiliger is.

Wij kijken als volgt tegen de genoemde argumenten aan:

- **Draagvlak onder inwoners**

Naar aanleiding van een ernstig fietsongeval in september 2014 hebben de toenmalige wijkplatforms Voorthuizen centrum en Hamburgerstraat en omgeving een enquête opgesteld en op diverse manieren verspreid. In de enquête werd gevraagd naar welke vormgeving van het fietspad rond de rotonde de voorkeur uitging (1-richting, 2-richtingen of geen voorkeur) en vanuit het standpunt van welke vervoerwijze (fietsen, automobilist of beide). Een ruime meerderheid van de respondenten gaf aan voorstander te zijn van éénrichtingsverkeer voor fietsers op de rotonde. De meest genoemde argumenten waren dat een éénrichtingsfietspad voor fietsers de rotonde overzichtelijker en veiliger maakt, dat het logischer is en dat het beter aansluit bij het verwachtingspatroon van de automobilist. Vanwege de specifieke vraagstelling is ons niet bekend in hoeverre de respondenten doordrongen waren van de consequenties bij het aangeven van hun keuze.

- *Uitspraak Fietzersbond*

In een nota van de Fietzersbond uit 2013¹ wordt het omzetten van éénrichtingsfietspaden in tweerichtingsfietspaden langs voorrangswegen binnen de bebouwde kom ontraden omdat dit gemiddeld leidt tot meer fietsslachtoffers. De nota gaat niet specifiek over tweerichtingsfietspaden rond rotondes. In een nota van Rijkswaterstaat uit 2015² wordt uitgebreider ingegaan op de aanwezigheid en het effect van tweerichtingsfietspaden. Geconcludeerd wordt dat tweerichtingsfietspaden minder veilig zijn dan éénrichtingsfietspaden vooral omdat bij zijwegen autobestuurders vanuit de zijwegen en afslaande autobestuurders vanaf de voorrangsweg minder bedacht zijn op fietsers uit de 'onverwachte' richting. Tegelijkertijd wordt geconcludeerd dat tweerichtingsfietspaden en -oversteken niet meer weg zijn te denken en dat tweerichtingsfietspaden veiliger zijn te maken door onder andere de aanrijksnelheid van gemotoriseerd verkeer te verlagen tot maximaal 30 km/h. Wij zijn van mening dat bij rotonde De Punt voldoende maatregelen zijn genomen om het tweerichtingsfietspad te benadrukken en de aanrijksnelheid van gemotoriseerd verkeer voldoende wordt gereduceerd.

Omdat Plaatselijk Belang Voorthuizen heeft aangegeven géén aanleiding te zien om het tweerichtingsfietspad te wijzigen, omdat fietsers die het fietsen met de klok mee als onveilig ervaren nog altijd zelf de keuze hebben om alleen maar tegen de klok in te fietsen en omdat in de ongevallencijfers niet zichtbaar is dat rotonde De Punt duidelijk onveiliger is dan andere rotondes, zien wij in het pleidooi van wijkplatform Voorthuizen Centrum onvoldoende aanleiding om het tweerichtingsfietspad om te vormen naar een éénrichtingsfietspad.

5. Financiën

Dit voorstel heeft geen financiële consequenties.

6. Participatie en communicatie

a) Participatie

Onze bevindingen zijn voorgelegd aan het wijkplatform Voorthuizen Centrum en Plaatselijk Belang Voorthuizen met de vraag om daarop te reflecteren. Hun reacties zijn samengevat weergegeven onder de argument 1.5 kanttekening 1.1. Bij Plaatselijk Belang Voorthuizen is namelijk wel draagvlak voor het voorstel en bij wijkplatform Voorthuizen Centrum niet. In bijlage 2 en 3 zijn de integrale reacties geanonimiseerd opgenomen.

b) Communicatie

Communicatie over dit besluit vindt plaats via de gebruikelijke kanalen.

Bijlagen

1. Raadsmemo afdoening toezegging rotonde De Punt 14-11-2025

¹ [Over de gevaren van tweerichtingsfietspaden, Fietzersbond, 9 september 2013](#)

² [Tweerichtingsfietspaden en spookrijden, Rijkswaterstaat, 9 april 2015](#)

Raadsmemo

Afdoening toezegging rotonde De Punt

Datum: 17 november 2025

Onderwerp: Afdoening toezegging inzake nameting fietsveiligheid rotonde De Punt

Ter attentie van: De Raad

Afzender: College van Burgemeester en Wethouders

Portefeuillehouder M.H.J. Pluimers-Foeken

Mail behandelaar p.hekman@barneveld.nl *Telefoonnummer* 0342495247

Samenvatting

Rond rotonde De Punt in Voorthuizen ligt sinds de realisatie in 2008 een tweerichtingsfietspad. Naar aanleiding een ernstig ongeval met een fietser, voerde adviesbureau DTV in 2018 een onderzoek uit naar de verkeersveiligheid op deze rotonde. DTV concludeerde dat rotonde De Punt niet onveiliger lijkt dan andere rotondes en dat door een éénrichtingsfietspad de veiligheid waarschijnlijk niet zal toenemen. Het college nam destijds een voorgenomen besluit om de aanbevelingen van DTV over te nemen en om een nameting uit te voeren na realisatie van de rondwegen om Voorthuizen. In de commissie Samenleving van 25 september 2019 zegde toenmalig wethouder Van Daalen toe om pas na een evaluatie een definitief besluit te nemen over het al dan niet handhaven van het tweerichtingsfietspad.

Het college is nu van oordeel dat een nieuwe ongevalanalyse geen aanleiding geeft om anders tegen de conclusies en aanbevelingen uit 2018 aan te kijken.

Wij hebben daarom besloten om het tweerichtingsfietspad te handhaven en niet om te vormen tot een éénrichtingsfietspad.

Doel

Afdoening toezegging inzake nameting fietsveiligheid rotonde De Punt.

Inhoud memo

Keuze voor een tweerichtingsfietspad

Tot 2008 was op de huidige locatie van rotonde De Punt een kruispunt met verkeerslichten aanwezig. Aan de noordzijde langs de Hoofdstraat lag een stukje tweerichtingsfietspad tussen wijk De Maat en het centrum waarbij de Rembrandstraat in twee richtingen overgestoken mocht worden. Oorspronkelijk bevatte het ontwerp voor rotonde De Punt dan ook alleen op de tak van de Rembrandstraat een tweerichtingsoversteek. Later is geconcludeerd dat een volledig tweerichtingsfietspad rond de hele rotonde minder verwarrend is maar ook tegemoetkomt aan het tegen de richting inrijden over andere takken dat veelvuldig gebeurde. Dit kan worden afgeleid uit de toelichting zoals opgenomen in een inspraakrapport uit 2008 naar aanleiding van het ontwerpverkeersbesluit voor rotonde De Punt: “Gelet op de verschillende herkomsten en bestemmingen van het fietsverkeer is het voorstel de fietsers in

twee richtingen in de voorrang te plaatsen. Fietsverkeer in twee richtingen is weliswaar gecompliceerder dan in één richting, maar door extra attentieverhogende maatregelen te treffen in de vorm van een verhoogd fietspad/zebrapad en bebording en markering, conform de landelijke richtlijnen, wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd. Het is gewenst de bestaande oversteekbewegingen, die nu veelvuldig in twee richtingen worden gebruikt te handhaven. Op deze manier wordt de route voor fietsers, van- en naar het centrum, direct en comfortabel. Er is gekozen voor fietsverkeer in twee richtingen op alle takken omdat dit een duidelijk beeld geeft. Fietsverkeer in twee richtingen laten rijden op slechts één tak kan verwarring veroorzaken.”

Enquête fietspad rotonde De Punt

Naar aanleiding van een ernstig fietsongeval in september 2014 hebben de toenmalige wijkplatforms Voorthuizen centrum en Hamburgerstraat e.o. een enquête opgesteld en op diverse manieren verspreid. In de enquête werd gevraagd naar welke vormgeving van het fietspad rond de rotonde de voorkeur uitging (1-richting, 2-richtingen of geen voorkeur) en vanuit het standpunt van welke vervoerwijze (fietsen, automobilist of beide). Een ruime meerderheid van de respondenten gaf aan voorstander te zijn van één richtingsverkeer voor fietsers op de rotonde. De meest genoemde argumenten waren dat een éénrichtingsfietspad voor fietsers de rotonde overzichtelijker en veiliger maakt, dat het logischer is en dat het beter aansluit bij het verwachtingspatroon van de automobilist. De wijkplatforms hebben de resultaten op 23 september 2015 aan toenmalig wethouder Van Daalen overhandigd.

Onderzoek adviesbureau DTV

Om een weloverwogen beslissing te kunnen nemen over het al dan niet handhaven van het tweerichtingsfietspad, hebben wij adviesbureau DTV in 2018 een verkeersveiligheidsstudie laten uitvoeren waarbij ook aspecten zoals weginrichting, ongevallen, gedrag geanalyseerd zijn. DTV concludeerde onder andere dat rotonde De Punt niet onveiliger lijkt dan andere rotondes en dat door een éénrichtingsfietspad de veiligheid waarschijnlijk niet zal toenemen. Dit heeft vooral te maken met de aanname dat het gedrag (tegen de richting in fietsen) nauwelijks zal veranderen en fietsers dan juist vaker uit onverwachte richting komen. Daarnaast sprak DTV de verwachting uit dat na de realisatie van de rondweg om Voorthuizen minder risicogedrag zou plaatsvinden. Ten slotte deed DTV nog de volgende aanbevelingen:

1. Laat de busstrook invoegen voor de rotonde om de zichtbaarheid van overstekende voetgangers en fietsers te verbeteren.
2. Plaats extra opvallende bebording om het tweerichtingsverkeer te benadrukken.
3. Breng nieuwe markering aan waar nodig om de zichtbaarheid ervan te verbeteren.
4. Pleeg tijdig onderhoud begroeiing om te voorkomen dat dit het zicht op naderend verkeer belemmert.
5. Voer een nameting uit na realisatie van de rondweg Voorthuizen om na te gaan of de situatie is verbeterd.

Voorgenomen collegebesluit en toezegging

In juli 2019 heeft het college het voorgenomen besluit¹ genomen om de conclusies en aanbevelingen van DTV over te nemen, het aanpassen van de bushalte mee te nemen bij het opstellen van het integrale plan voor het centrum van Voorthuizen en om een nameting uit te voeren na realisatie van de rondwegen om Voorthuizen. Er is destijds geen besluit genomen over hoe die nameting vorm zou moeten krijgen. Dit collegebesluit is besproken in de commissie Samenleving van 25 september 2019². Daarin zegde toenmalig wethouder Van Daalen toe om de definitieve besluitvorming over tweerichtingsfietsverkeer op rotonde De Punt uit te stellen tot niet alleen de openstelling van de provinciale rondweg, maar ook die van de Heuvelrandweg (toezegging 981).

Voortgang aanbevelingen DTV

Nr.	Onderwerp	Status
1	Busstrook	In voorbereiding
2	Bebording	Uitgevoerd
3	Markering	Uitgevoerd
4	Begroeiing	Uitgevoerd
5	Nameting	Uitgevoerd, zie onderstaande toelichting.

¹ [B-3.2 Voorgenomen besluit B&W inzake Vormgeving rotonde De Punt.pdf](#) - iBabs Publieksporaal

² [Commissie Samenleving woensdag 25 september 2019](#) - iBabs Publieksporaal

Ongevallenanalyse

In 2018 heeft adviesbureau DTV een uitgebreid onderzoek uitgevoerd waarbij met onder andere een schouw ter plaatse en de inzet van camera's inzicht werd verkregen naar het gedrag van de verschillende verkeersdeelnemers.

Aanleiding was een ernstig fietsongeval in combinatie met het gevoel van onveiligheid dat binnen Voorthuizen heerste met betrekking tot het tweerichtingsfietspad rond de rotonde.

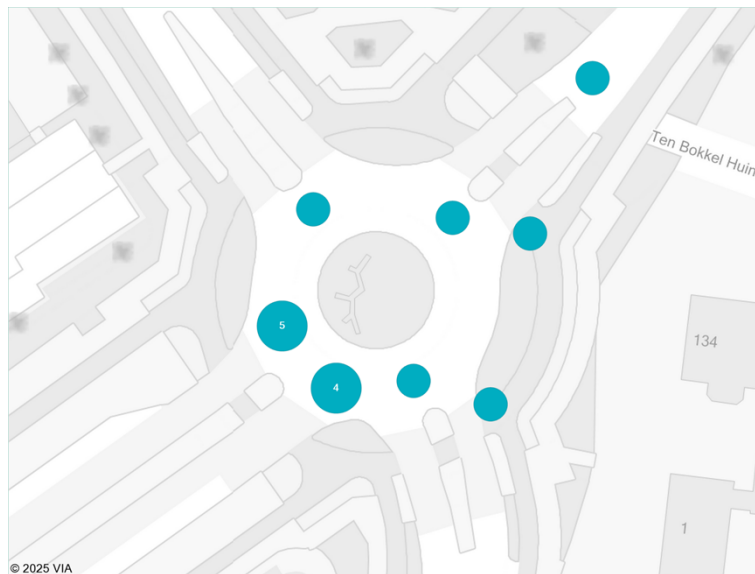
Om te bepalen of er aanleiding is om de nameting opnieuw zo uitgebreid te laten plaatsvinden of dat een eenvoudiger analyse volstaat, hebben we met behulp van de ongevallenregistratie in VIA onderzoek uitgevoerd naar het ongevallenbeeld van de periode voor en na openstelling van de rondwegen. We hebben daarbij het jaar 2019 buiten beschouwing gelaten omdat die periode minder representatief is omdat juist toen de rondwegen werden gerealiseerd.

Ongevallenbeeld periode 2014-2018 (vóór openstelling van de rondwegen):

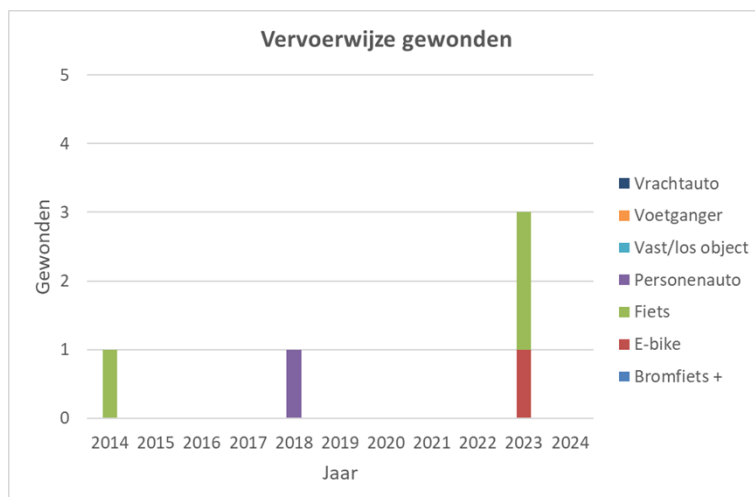
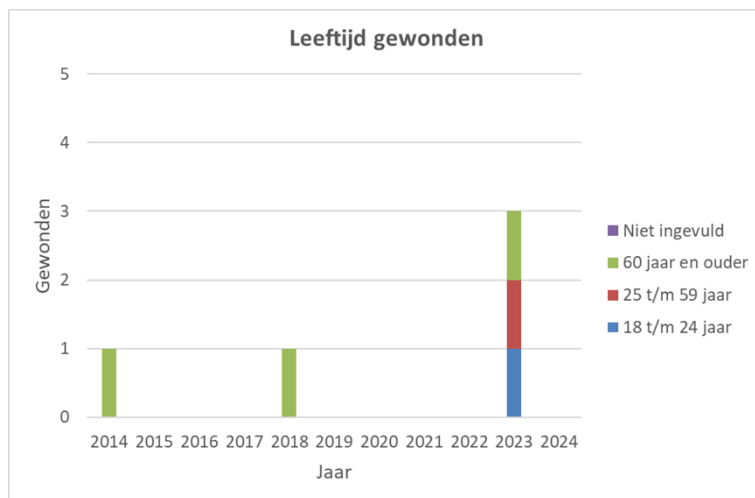
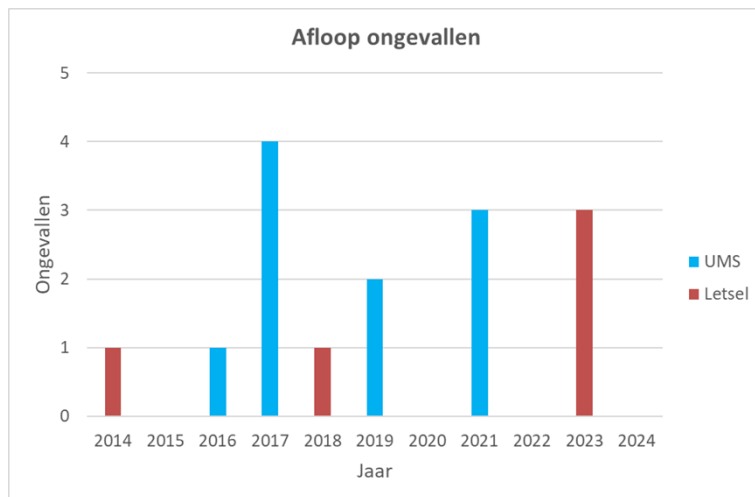
- In deze periode zijn 7 ongevallen geregistreerd waarvan 2 met letsel en 5 met uitsluitend materiële schade.
- Over de letselongevallen is het volgende bekend:
 - 2014: Letselongeval zuidelijke tak van de rotonde: trekker en fiets.
 - 2018: Letselongeval noordelijke tak van de rotonde: eenzijdig ongeval personenauto tegen vast object.

Ongevallenbeeld periode 2020-2024 (na openstelling van de rondwegen):

- In deze periode zijn 6 ongevallen geregistreerd waarvan 3 met letsel en 3 met uitsluitend materiële schade.
- Over de letselongevallen is het volgende bekend:
 - 2023: Letselongeval aan de zuidwestzijde van de rotonde: fiets en bus.
 - 2023: Letselongeval zuidelijke tak van de rotonde: fiets en personenauto.
 - 2023: Letselongeval noordoost tak van de rotonde: fiets en personenauto.



In de afgelopen 5 jaar hebben bij rotonde De Punt 3 letselongevallen plaatsgevonden. In één geval was hier een bus bij betrokken. In 2025 is een aanpassing aan de bushalte gepland die conflicten op de rotonde moet beperken. Daarnaast is de bebording op de rotonde aangepast op aanbeveling van eerder onderzoek.



Vergelijking tussen rotondes

In tabel 1 zijn alle ongevallen weergegeven op zowel rotonde De Punt als op andere rotondes binnen de bebouwde kom in de periode 2020 t/m 2024.

Dus zowel de ongevallen met fietsers als zonder fietsers om een algemeen beeld te geven van de veiligheid op rotondes. Want ook een ongeval waarbij geen fietsers zijn betrokken, kan toch indirect het gevolg zijn van de aanwezigheid van fietsers rond een rotonde. Er kan bijvoorbeeld een kopstaartbotsing ontstaan wanneer een automobilist een fietser laat opmerkt en onverwacht hard afremt.

Bij de ongevallencijfers moet wel worden beseft dat de hoeveelheid fietsers en auto's dat dagelijks passeert (met andere woorden de verkeersprestatie) niet bij elke rotonde gelijk is.

Wanneer op hoofdlijnen naar de ongevallencijfers wordt gekeken, dan komt volgens ons niet een beeld naar voren dat rotondes met een gedeeltelijk of volledig tweerichtingsfietspad rond de rotonde per definitie beduidend slechter scoren op het gebied van onveiligheid. Alle rotondes met een bovengemiddeld aantal ongevallen en verkeersslachtoffers geven wel zondermeer aanleiding om de situatie ter plaatse te analyseren. Soms zal echter ook moeten worden geconcludeerd dat het fietsnetwerk en de inrichting ter plaatse redelijkerwijs niet verder kunnen worden verbeterd en het risico op ongevallen niet verder kan worden gereduceerd.

Rotonde	Twee-richtingen-fietspad	Ongevallen	Gewonden	Doden
Dr. Willem Dreeslaan-Valkseweg (ovatonde)	Volledig	11	4	0
Bouwheerstraat-Van Domselaerstraat	Geen	10	3	0
Stationsweg-Van Wijnbergenlaan	Geen	7	1	0
Thorbeckelaan-Schoutenstraat	Geen	7	1	0
Plantagelaan-Churchillstraat	Geen	7	1	0
Baron van Nagellstraat-Holzenboschlaan	Deels	7	0	0
Baron van Nagellstraat-Hoofdstraat (De Punt)	Volledig	6	3	0
Van Domselaerstraat-Lunterseweg	Geen	5	1	0
Plantagelaan-Burgemeester Labreelaan	Deels	5	0	0
Bouwheerstraat-Churchillstraat	Geen	3	0	0
Bouwheerstraat-Amersfoortsestraat	Geen	2	1	0
Lunterseweg-Vellerselaan	Geen	2	1	0
Nijkerkerweg-Harselaarseweg	Geen	1	0	0

Tabel 1 Totaal ongevallen in de periode 2020 t/m 2024

Participatie

De onderzoeksresultaten en de voorlopige conclusie om het tweerichtingsfietspad te handhaven zijn gepresenteerd aan het wijkplatform Voorthuizen Centrum en Plaatselijk Belang Voorthuizen met de vraag om daarop te reflecteren. Daarop heeft Plaatselijk Belang Voorthuizen aangegeven zich te kunnen vinden in de conclusies en géén aanleiding te zien om het tweerichtingsfietspad te wijzigen. Het wijkplatform heeft daarentegen aangegeven nog steeds achter de uitslag van de enquête uit 2014 te staan waarbij destijds 90,6% van de respondenten aangaf een voorkeur te hebben voor éénrichtingsfietspad rond de rotonde. Omdat Plaatselijk Belang Voorthuizen heeft aangegeven géén aanleiding te zien om het tweerichtingsfietspad te wijzigen en omdat fietsers die het fietsen met de klok mee als onveilig ervaren nog altijd zelf de keuze hebben om alleen maar tegen de klok in te fietsen, zien wij in het pleidooi van wijkplatform Voorthuizen Centrum onvoldoende aanleiding om het tweerichtingsfietspad om te vormen naar een éénrichtingsfietspad. De reacties zijn integraal maar wel geanonimiseerd opgenomen in de bijlagen.

Conclusie

Uit de ongevallenregistraties volgt dat het aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn na de opening van de rondweg vrijwel gelijk is aan de situatie voor de opening van de rondweg. Daarbij is er bij één van de ongevallen een bus betrokken. De verwachting is dat met het laten invoegen van de bus voor de rotonde, de kans op toekomstige conflicten tussen busverkeer en fietsers en voetgangers wordt verkleind. Uit een vergelijking met andere rotondes komt volgens ons niet een beeld naar voren dat rotondes met een gedeeltelijk of volledig tweerichtingsfietspad rond de rotonde significant slechter scoren op het gebied van onveiligheid. Dit is in lijn met de conclusie van DTV uit 2018 dat rotonde De Punt niet onveiliger lijkt dan andere rotondes en dat door een éénrichtingsfietspad de veiligheid waarschijnlijk niet zal toenemen.

De huidige situatie met een tweerichtingsfietspad wordt door een deel van de weggebruikers als onveilig ervaren. Gelet op de uitkomsten van de uitgevoerde ongevallenanalyse en de eerdere bevindingen en conclusies van DTV zien wij echter onvoldoende aanleiding om een besluit voor te bereiden om het tweerichtingsfietspad om te vormen tot een éénrichtingsfietspad.

Die vormgeving brengt mogelijk een vergelijkbaar risico op ongevallen met zich mee vanwege de kans op tegengesteld fietsverkeer. In andere situaties gaan we ook terughoudend om met het doen van investeringen als er niet concreet zicht is op verbeteringen.

Vervolg

Wij beschouwen de toezegging hiermee als afgedaan. Wij plannen niet op voorhand opnieuw een evaluatie of nameting in. Mocht uit de reguliere ongevalanalyse blijken dat de rotonde er qua aantal ongevallen of slachtoffers uitspringt ten opzichte van andere kruispunten, dan kan dat wel een concrete nieuwe aanleiding zijn voor een extra analyse. In die zin heeft de rotonde dezelfde status als andere rotondes, kruispunten of wegvakken.

BIJLAGEN

1. Reactie Plaatselijk Belang Voorthuizen d.d. 8-10-2025
2. Reactie Wijkplatform Voorthuizen-Centrum d.d. 13-10-2025

Bijlage 1. Reactie Plaatselijk Belang Voorthuizen d.d. 8-10-2025

Dag [NAAM],

Afgelopen dinsdagavond hadden we een bestuursvergadering van Plaatselijk Belang Voorthuizen. Daar hebben we de PPT over het 2 richtingen fietspad en de bushalte besproken.

Ons bestuur is unaniem van mening dat de conclusie juist is verwoord.

* De bushalte wordt spoedig aangepast.

* Situatie voor- en na openstelling van de rondweg is vergelijkbaar

- Rotondes met gedeeltelijk of tweerichtingsfietspad scoren niet slechter
- Dat sluit aan bij de conclusie van DTV (2018) dat rotonde De Punt niet onveiliger is dan andere rotondes met eenrichtingsfietspad
- **Op dit moment geen aanleiding om de situatie aangaande het tweerichtingsfietspad te wijzigen.**

Ik hoop jullie zo van voldoende informatie te hebben voorzien.

Hartelijke groeten,

[NAAM]

Bijlage 2. Reactie Wijkplatform Voorthuizen-Centrum d.d. 13-10-2025

Beste [NAAM],

Bedankt voor het overleg over de nameting en de eind conclusie in het rapport weergegeven.

We zijn blij dat alle aanbevelingen uit het DTV rapport zijn of worden uitgevoerd.

We vinden het jammer dat de eindconclusie uiteindelijk 3 jaar op zich heeft moeten laten wachten.

-Wat de ongevallenanalyse betreft is deze niet helemaal compleet. Het blijkt dat niet alle ongevallen worden geregistreerd,, dit heeft de politie ons een keer bevestigd.

Het is jammer te moeten constateren dat in de periode 2020-2024 na openstelling van de Rondwegen het aantal ongevallen met letsel toch is toegenomen. Dit in vergelijking met de periode daarvoor.

Ik wil nog een stuk citeren van Theo Zeegers, verkeersconsulent Fietzersbond

9 september 2013.

Van alle oversteekongevallen bij voorrangswegen, blijkt twee-derde betrekking te hebben op fietsers langs de voorrangsweg en dus slechts één-derde op fietsers die de voorrangsweg oversteken. Tevens blijkt het risico van tweerichtingsfietspaden langs de voorrangsweg gemiddeld exact tweemaal zo hoog te zijn als van éénrichtingsfietspaden. De stijging van het aantal fietsongevallen langs voorrangswegen door- hypothetisch - alle éénrichtingsfietspaden om te zetten in tweerichtingsfietspaden, is dus gelijk aan het aantal ongevallen langs voorrangswegen op éénrichtingsfietspaden

Conclusie

Het omzetten van éénrichtingsfietspaden in tweerichtingsfietspaden leidt gemiddeld tot een stijging van het aantal fietsslachtoffers op voorrangswegen met ten minste één-derde en vermoedelijk de helft of meer. Vandaar dat het terecht is dat de richtlijnen spreken van een 'Nee, tenzij.

Ook de mening van de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat Schultz heeft in november 2015 al gezegd dat rotondes en kruisingen veel meer op elkaar moeten lijken.

Veel leed kan worden voorkomen door de weggebruiker altijd met de zelfde elementen op een kruispunt of rotonde te confronteren. Dat vindt men bij de CROW ook, het kennisplatform voor verkeer en vervoer.

Er zijn ook gemeentes die van het twee richtingenverkeer terug zijn gekomen.

Het zou de gemeente Barneveld dan ook sieren om tegemoet te komen aan de wens van het overgrote deel van de inwoners van Voorthuizen, om op de rotonde "De Punt" éénrichtingen verkeer voor fietser in te voeren. Dit overeenkomstig de uitslag van de enquête die toen der tijd in 2014 door twee Wijkplatformen zijn gehouden.

De enigszins verrassende maar overduidelijke uitslag luidde:

90,6% van de Voorthuizenaren geeft de voorkeur aan de rotonde wanneer deze van 1-rijrichting voor fietsers zou zijn uitgelegd.

Daarentegen geeft **8,1%** geeft de voorkeur aan de huidige uitvoering van de rotonde met 2 rijrichtingen.

Slechts **1,3%** geeft te kennen geen voorkeur te hebben wat de rijrichting van fietsers betreft.

Conclusie:

De overweldigde meerderheid van de Voorthuizenaren is dus voor 1-rijrichting voor fietsers op de rotonde de Punt.

Als Wijkplatform Voorthuizen centrum staan wij hier nog steeds achter.

Namens het Wijkplatform Voorthuizen centrum;

[NAAM]