

Burgemeester en Wethouders



Retouradres: Postbus 9100, 2300 PC Leiden

Gemeente Leiden
Bezoekadres Stadhuis
Stadhuisplein 1
Postadres Postbus 9100
2300 PC Leiden
Telefoon 14071
E-Mail
Website www.leiden.nl/gemeente

Datum 16 september 2026
Ons kenmerk WAN-1857-2026
Onderwerp Collegereactie rapport fietsveiligheid in Leiden

Contactpersoon
Doorkiesnummer

Geachte leden van de Rekenkamer,

Op 1 juli 2026 heeft de Rekenkamer Leiden en Leiderdorp het rapport “Fietsveiligheid in Leiden: Doeltreffendheid en doelmatigheid van gemeentelijk fietsveiligheidsbeleid” voor een reactie gestuurd naar het college. De afgelopen maanden zijn ambtenaren en verschillende collegeleden al betrokken geweest bij het onderzoek om informatie op te halen en kennis te delen. De samenwerking met de Rekenkamer in dit onderzoek hebben we als bijzonder prettig ervaren. Wij danken de commissie en de onderzoekers voor hun grondige werk. In de bijbehorende Rekenkamerbrief trekt uw commissie een aantal conclusies en doet een aantal aanbevelingen. Het college heeft met veel interesse kennisgenomen van de resultaten van het onderzoek. Met deze brief reageren we op de belangrijkste conclusies en de aanbevelingen voor het college.

De verkeersveiligheid in Leiden is al jaren één van de hoogste prioriteiten van het college. Elk verkeersongeval heeft immers grote impact op direct betrokkenen, omstanders en de stad. Helaas werd dit deze zomer weer pijnlijk duidelijk bij twee ernstige fietsongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers. De voorbije jaren zijn er veel extra inspanningen gepleegd om grip te krijgen op de verkeersveiligheidsopgave waar Leiden voor staat. Met de ontwikkeling van een tweejaarlijkse Verkeerveiligheidsmonitor, de Impuls Verkeersveiligheid en de geïntensiveerde samenwerking tussen gemeente en hulpdiensten hebben we de basis versterkt voor een duurzaam verkeersveiligheidsbeleid. Daarnaast zetten we in op gedragsmaatregelen, zoals gedragsanalyses op kruispunten, geïntensiveerde educatieprojecten op scholen en een gerichte verkeersveiligheidscampagne. Verkeersveiligheid is immers niet alleen het veilig inrichten van wegen en kruispunten, maar hierbij ook goed kijken naar het gebruik van de infrastructuur en het gedrag van de verschillende groepen verkeersdeelnemers in de stad; of dit nu scholieren, studenten, werkenden of ouderen zijn. Uw onderzoek toont immers aan dat de inrichting van de Leidse weginfrastructuur in essentie volgens de richtlijnen is en in de meeste opzichten bovengemiddeld scoort ten opzichte van andere G40-steden.

Tegelijkertijd zien we dat de uitdaging groot is. Het aantal fietsbewegingen, vooral elektrische, neemt toe, wat leidt tot grote snelheidsverschillen, niet alleen tussen gemotoriseerd en fietsverkeer maar ook tussen fietsers onderling. En de historische binnenstad en wijken bieden ons niet op alle plekken ruimte om alle modaliteiten ruim eigen baan te geven. Daarom heeft vooral de fietsveiligheid nadrukkelijk aandacht binnen alle projecten die Leiden realiseert. Dit rapport onderstreept daarmee de richting van onze focus.

Over de conclusies van het onderzoek

Het college spreekt haar waardering uit voor dit onderzoek, dat nog eens extra benadrukt met welke uitdagingen we in Leiden te maken hebben als het gaat over fietsveiligheid. De verkeersveiligheid in Leiden is een zeer belangrijk thema binnen het Leidse mobiliteitsbeleid. Dit onderzoek geeft ons en de raad waardevolle aanbevelingen om de juiste dingen te doen.

Inrichting infrastructuur in Leiden

Uw onderzoek laat zien dat de gemeente Leiden in haar rol als wegbeheerder de infrastructurele risico's verhoudingsgewijs goed beheerst. Leiden neemt de CROWontwerprichtlijnen voor fietsveiligheid in acht en scoort daarbij hoger dan het G40-gemiddelde. Zowel op 50- als op 30-wegen is de fietsinfrastructuur meer conform de veiligheidsnormen ingericht dan in de meeste G40-steden. Leiden scoort gemiddeld als het gaat om de breedte van de fietspaden en het type kruispunten, maar weer bovengemiddeld als het gaat om veilige (en comfortabele) wegverharding. Op het snelheidsgedrag scoort Leiden gemiddeld (30wegen) tot goed (50-wegen). Een aandachtspunt is de aanwezigheid van parkeervakken en obstakels binnen directe afstand van het fietspad, die ligt in Leiden als gevolg van haar dichtheid beduidend hoger dan gemiddeld. Wij zien voor onszelf de opgave om deze gevaarlijke situaties te verminderen, door objecten en parkeerplaatsen die fietsers onveilig hinderen te beperken.

Gebruik risico-indicatoren en datagedreven werken

Het college onderschrijft de conclusie dat er meer gebruik kan worden gemaakt van risicoindicatoren. In de Verkeersveiligheidsmonitor geven we al veel informatie over de verkeersveiligheid in Leiden, de locaties waar de meeste ongevallen plaatsvinden, en de doelgroepen in leeftijd en vervoerwijze die speciale aandacht verdienen. Ook nemen we in 2026 voor het eerst ambulancedata op; deze zijn sinds 2025 beschikbaar voor de gemeente Leiden. Gegevens over veilige wegkenmerken, veilige snelheden en verkeersgedrag worden echter nog niet systematisch verzameld; niet op provinciaal niveau en ook nog niet voor Leiden. Hiervoor willen we op korte termijn een aanpak ontwikkelen, zodat deze informatie in de volgende Verkeersveiligheidsmonitor kan worden benut.

Wanneer we spreken over risico-indicatoren hoort daar ook datagedreven werken bij. Daar speelt het vraagstuk van registratiegraad van verkeersongevallen, vooral die ongevallen waar geen motorvoertuig bij betrokken was. Het vermoeden bestond al langer dat de registratie in Leiden, als onderdeel van de politie-eenheid Den Haag, completer was dan in de rest van Nederland. Dat is in zichzelf gunstig, omdat het de sturingsinformatie voor ons beleid verbetert. Tegelijk zorgen verschillen in registratiegraad tot vertekende resultaten, wat tot gevolg kan hebben dat de verkeerde discussies worden gevoerd. Nadat vorig jaar de ambulancedata beschikbaar kwamen werd dit vermoeden versterkt. Daarom heeft de Rekenkamer de onderzoekers verzocht om dit vraagstuk mee te nemen in het onderzoek. Hoewel er in het rapport wel vergelijkingen worden gemaakt tussen de politieregistratie in de eenheden Den Haag en Rotterdam, is het pas mogelijk om echt iets over de registratiegraad te zeggen als er een beeld is van het werkelijke aantal ongevallen, door de politieregistratie te koppelen aan registratie door ziekenhuizen. Deze informatie heeft ook de Rekenkamer niet beschikbaar voor de twee onderzochte regio's, noch voor andere regio's in Nederland. SWOV heeft recentelijk een diepgaande analyse uitgevoerd naar verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden in de gemeente Den Haag, waar deze koppeling wel is gemaakt. Totdat

een dergelijke analyse beschikbaar is voor Leiden zijn de conclusies van de Rekenkamer met betrekking tot zowel registratiegraad als ongevalskenmerken eigenlijk nog te vroeg. Wel voeren we hierover graag het gesprek met relevante stakeholders.

De opmerking dat de gemeente deze discrepantie in registratiegraden niet verder heeft onderzocht verbaast ons. In de laatste Verkeersveiligheidsmonitor hebben we dit significante verschil in cijfers proactief opgemerkt. Wij hebben dit opgevat als het startpunt van een (lopend) proces om hier samen met andere overheden, hulpdiensten en kennisinstellingen meer grip op te krijgen. Uw Rekenkamerrapport beschouwen we hierbij als belangrijke bouwsteen.

Belangen afwegen en prioriteiten stellen

De Rekenkamer concludeert ook dat bij het aanpakken van locaties een expliciete afweging ontbreekt. Met name de manier waarop meldingen van onveiligheid, ongevalsgegevens en infrastructurele risico's worden afgewogen, zijn volgens uw commissie onduidelijk. Het college herkent dit niet. De aandachtslocaties voor verkeersveiligheid – waaronder fietsveiligheid – zijn gebaseerd op ongevalgegevens en expliciet genoemd in de Verkeersveiligheidsmonitor. Deze locaties zijn opgenomen in het uitvoeringsprogramma Leiden Duurzaam Bereikbaar. In de Verkeersveiligheidsmonitor en de P&C cyclus wordt over de voortgang gerapporteerd. Onderdeel van Leiden Duurzaam Bereikbaar zijn ook de fietsprojecten, die voortvloeien uit het Beleidsprogramma Fiets. Dit programma betreft integraal fietsbeleid, en behelst dus ook projecten gericht op doorstroming, herkenbaarheid en comfort; niet alleen op fietsverkeersveiligheid. Bij de keuze om bepaalde projecten te starten worden genoemde aspecten wel degelijk afgewogen; denk bijvoorbeeld aan de projecten de Groote Vink, de Lammenschansweg en de Groene Lopers – dit zijn ieder projecten waaraan door college en raad expliciet prioriteit is toegekend, mede vanwege hun score in de Verkeersveiligheidsmonitor. Bij sommige locaties is een fasering van het werk wenselijk zodat noodzakelijke maatregelen niet hoeven te wachten op een drastische herinrichting. Zo is er bij de Lammenschansweg vanwege de verkeersveiligheid voor gekozen om een aantal snel te realiseren maatregelen de hoogste prioriteit te geven en snel op te pakken.

Wat aangevuld zou kunnen worden is een beoordeling aan de hand van wegings- of scoringscriteria. Een dergelijk expliciet afwegingskader als onderdeel van Leiden Duurzaam Bereikbaar, waarin kosten, baten, combinatiemogelijkheden, bereikbaarheid, groen, esthetiek en veiligheid tegen elkaar worden afgezet, zou gemaakt kunnen worden, maar het is de vraag of dat uiteindelijk leidt tot een bevredigend eindoordeel. Het college wil de wenselijkheid tot het ontwikkelen van zo'n kader graag eerst goed onderzoeken en hierover de dialoog voeren met de raad. We merken daarbij op dat dit zich niet idealiter beperkt tot de raadsleden die het woord voeren over mobiliteit. Wie integraal wil kiezen voor een betere verkeersveiligheid, zal daarvoor ook scherpe keuzes moeten maken op het vlak van woningbouw, verstedelijking en economische ontwikkeling.

Doeltreffendheid maatregelen

De laatste conclusie gaat in op de doeltreffendheid van maatregelen op zes locaties waar herinrichtingen hebben plaatsgevonden. De Rekenkamer concludeert in algemene zin dat door het intensieve verkeer ook na genomen maatregelen risico's blijven bestaan, omdat verkeersstromen niet altijd van elkaar zijn gescheiden. Bij projecten met verkeersveiligheid als primaire doel is de doeltreffendheid groter dan bij projecten met meerdere stedelijke ontwikkelingsdoelen.

Het college erkent dat volledige fysieke scheiding van verkeersstromen in de vorm van fietstunnels of viaducten in algemene zin altijd de voorkeur heeft. Een flink aantal grote ingrepen die het verkeer van elkaar scheiden zijn geen onderdeel van het dossier van de

Rekenkamer, maar worden momenteel of binnenkort uitgevoerd. Zo krijgt de Plesmanlaan extra tunnels die fietsers van auto's scheiden en worden auto's bij de Groote Vink/Stevenshofdreef infrastructureel van elkaar gescheiden. Op plekken waar de ruimte dit niet toestaat werken we aan andere optimalisaties om verkeersstromen te scheiden, bijvoorbeeld de "knip" in en rond de binnenstad (Morsweg/Rijnzichtbrug, Langebrug, Prinsessekade, Rijnsburgerweg, Pancras-West), en het voor autoverkeer afsluiten van de Spanjaardsbrug. Ook is 30 km/u de nieuwe norm. We zorgen voor een lagere snelheid in woongebieden zodat menging van verkeerssoorten daar veilig kan en maken fietspaden zo breed mogelijk.

Aanbevelingen

Hieronder gaan we puntsgewijs in op de aanbevelingen van uw commissie.

1. Vergroot het inzicht in de fiets- en verkeersveiligheidsopgave door beter gebruik te maken van verschillende beschikbare databronnen en door contact te onderhouden met bronbeheerders.

In de verkeersveiligheidsmonitor 2024 werd al gebruik gemaakt van verschillende databronnen, zoals bijvoorbeeld de ongevalregistratie door de politie en de meldingen van subjectieve onveiligheid uit de Stadsenquête. Dit kan verder uitgebreid worden door bijvoorbeeld ook gebruik te maken van de ambulancedata die sinds 2025 voor Leiden beschikbaar zijn. In de Verkeersveiligheidsmonitor 2026 rapporteren we over deze data. Ook worden in deze rapportage snelheidsdata gerapporteerd.

2. Implementeer een risicogestuurde werkwijze om onveilige locaties te identificeren en prioriteren voor herinrichting, in combinatie met objectieve ongevalsdata en meldingen over ervaren fietsveiligheid.

Het college gaat graag aan de slag met deze aanbeveling. In 2026 is een begin gemaakt met een stapsgewijze aanpak waarin veilige infrastructuur, veilige snelheden en veilig gedrag centraal staan. De komende tijd wordt deze aanpak verder uitgewerkt. Meldingen over ervaren fietsveiligheid zullen hier nog los van staan, omdat er niet altijd een direct verband is (negatief dan wel positief) tussen ervaren en werkelijke onveiligheid. Wel worden meldingen over ervaren fietsveiligheid altijd serieus genomen omdat dit een signaal is dat er iets aan de hand kan zijn op de betreffende locatie.

3. Maak duidelijk hoe fietsveiligheid als randvoorwaarde, zoals benoemd in de Omgevingsvisie, wordt toegepast bij herinrichtingsprojecten.

De Omgevingsvisie voor Leiden ziet verkeersveiligheid, en dus ook fietsveiligheid, als een integraal onderdeel van het mobiliteitsbeleid en de inrichting van de openbare ruimte. In die zin is het dus een aandachtspunt bij alle projecten. Het wordt echter niet altijd expliciet benoemd als randvoorwaardelijk. Besluiten over ontwerpen voor herinrichtingsprojecten worden integraal genomen waarbij alle verschillende belangen in samenhang worden bekeken en afgewogen. Het is een keuze hoeveel gewicht de verschillende belangen vervolgens krijgen. Het college wil verkeersveiligheid binnen projecten nadrukkelijk een plek geven, zodanig dat een fundamentele afweging kan plaatsvinden. Een expliciete en navolgbare prioritering kan duidelijk maken welke aspecten zijn afgewogen, hoe verkeersveiligheid als randvoorwaarde is meegenomen en hoe het besluit vervolgens tot stand is gekomen.

4. Kies in het belang van de fietsveiligheid zoveel als ruimtelijk mogelijk is voor het scheiden van verkeersstromen in plaats van het doorvoeren van optimalisaties in de bestaande infrastructuur.

In deze aanbeveling zien wij een waardevolle aanmoediging van diverse ingrijpende projecten om fietsers en auto's duurzaam van elkaar te scheiden. In het kader van het programma Autoluwe Binnenstad hebben we op een aantal locaties gekozen voor het scheiden van verkeersstromen. Denk daarbij aan het project Plesmanlaan, waar fiets- en voetgangerstunnels worden gerealiseerd, en de Groote Vink. Daarnaast wordt al zo veel mogelijk autoverkeer geweerd uit het stadscentrum. De komende jaren wordt dat met het realiseren van diverse "knips" nog verder uitgebreid. Zo wordt bijvoorbeeld de Spanjaardsbrug afgesloten voor autoverkeer. Dit zal leiden tot een vermindering van menging van auto- en fietsverkeer. Op andere plekken waar verkeersstromen niet gescheiden kunnen worden of waar een aparte voorziening voor fietsers zeer kostbaar is, kiezen we voor een verlaging van de snelheid door een inrichting als GOW30, bijvoorbeeld op de ir. Driessenstraat.

5. Kom tot een integraal prioriteringskader om verschillende belangen bij de herinrichting van een onveilige fietslocaties in samenhang transparant en objectief af te wegen, en hierover duidelijk en begrijpelijk te communiceren. Bijvoorbeeld door een dergelijk kader toe te voegen in Leiden Duurzaam Bereikbaar.

Het college werkt in herinrichtingsprojecten met een programma van eisen om kaders te stellen en belangen af te wegen. In het programma van eisen is altijd een hoofdstuk mobiliteit opgenomen waar de belangen voor verkeersveiligheid zijn opgenomen. Omdat het college en de raad integraal werken aan het verbeteren van de leefbaarheid in de stad moeten er keuzes worden gemaakt bij tegenstrijdige belangen. In sommige gevallen worden er compromissen gemaakt om verschillende belangen te kunnen bedienen. Wij proberen ons daarvan bewust te zijn en deze zo expliciet mogelijk te maken. Het college is echter van mening dat de verkeersveiligheid altijd als hoge prioriteit moet worden meegenomen. Dit botst soms met andere uitgangspunten.

6. Monitor de gemeentelijke inzet om de fietsveiligheid te verbeteren met effectindicatoren en verbindt hieraan concrete en realistische doelen. Denk bijvoorbeeld aan ontwikkelingen in het aantal ongevallen met persoonlijk letsel, en de ervaren verkeersveiligheid op een locatie die is heringericht.

In de P&C-cyclus wordt elk jaar gerapporteerd over de stand van zaken van de verkeersveiligheid in Leiden. Hierbij worden effectindicatoren gebruikt, zoals het aantal letselongevallen over drie jaar op aandachtslocaties. Daarnaast wordt elke twee jaar een meer diepgaande analyse opgeleverd in de vorm van de Verkeersveiligheidsmonitor. Sinds dit jaar kunnen daarin ook ambulancegegevens worden meegenomen. Waar nog winst te behalen is, is het analyseren van oorzaken van ongevallen op aandachtslocaties en het evalueren van de heringerichte locaties: niet alleen op basis van de ervaren verkeersveiligheid, maar ook op basis van risico-indicatoren zoals rijnsnelheid, conflicten en ongevallen. Dit jaar doen we dat bijvoorbeeld met de kortetermijnmaatregelen die zijn getroffen aan de Lammenschansweg. Het is ons streven om een evaluatie op basis van objectieve en subjectieve verkeersveiligheid structureel onderdeel te laten zijn van een project wanneer dit is opgeleverd.

7. Ga in overleg met regionale en landelijke stakeholders, zoals politie-eenheid en -teams, ziekenhuizen, provincie, Holland Rijnland en het CROW, over de kwaliteit en interpretatie van (fiets)ongevallendata van de politie om tot een vergelijkbaarder landelijk beeld te komen.

Het college onderschrijft deze aanbeveling van harte. Leiden is onderdeel van een regio met een zeer complete registratiegraad. Omdat andere regio's anders en vaak minder registreren, is de onderlinge vergelijkbaarheid beperkt. Dit leidt tot ruis en mag onzes inziens niet afleiden

van de intrinsieke opgave die elke stad heeft om het aantal verkeersongevallen zoveel mogelijk te beperken.

Leiden wil zoveel mogelijk zijn voordeel doen met de zeer volledige registratiegraad in onze regio. De (gebrekkige) kwaliteit en volledigheid van ongevallendata elders in het land, en met name van fietsongevallen met letsel, vormen evenwel een serieus en landelijk vraagstuk. Hoewel het aantal verkeersdoden in Nederland betrouwbaar wordt geregistreerd, geldt dat in veel mindere mate voor letselongevallen. Niet bij ieder ongeval komt de politie immers ter plaatse, waardoor een deel van de ongevallen niet wordt opgenomen in de landelijke registratie.

Wij spannen ons graag in om landelijk de registratiegraden tot een vergelijkbaar niveau te krijgen als in de politieregio waar Leiden onder valt. Leiden werkt al actief samen met diverse regionale en landelijke partners om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van de verkeersveiligheid. Daarbij wordt gebruikgemaakt van aanvullende databronnen, zoals ambulancedata van VeiligheidNL en risico-indicatoren van de provincie Zuid-Holland. Tegelijkertijd deelt het college de constatering van de Rekenkamercommissie dat een beter vergelijkbaar landelijk beeld noodzakelijk is.

Daarom zal de gemeente Leiden de komende periode intensiever het gesprek aangaan met relevante landelijke stakeholders, waaronder het ministerie van IenW, SWOV en het CROW. Doel hiervan is om bij te dragen aan een betere duiding van de beschikbare gegevens, meer uniformiteit in registratie en interpretatie te bevorderen en kansen voor verbetering onder de aandacht te brengen. Hoewel de gemeente geen sturende rol heeft ten aanzien van landelijke registratiesystemen, zullen wij vanuit onze positie actief bijdragen aan initiatieven die leiden tot een betrouwbaarder en beter vergelijkbaar beeld van de fietsonveiligheid in Nederland.

Tot slot

Wij danken de Rekenkamercommissie en de onderzoekers nogmaals voor het zorgvuldige onderzoek en de constructieve aanbevelingen. Het rapport biedt waardevolle inzichten die ons helpen om de fietsveiligheid in Leiden te verbeteren; we gaan hier dan ook intensief mee aan de slag. Wij waarderen de prettige samenwerking gedurende het onderzoek en zien uit naar het vervolg van de bespreking van het rapport en de aanbevelingen in de raad.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Leiden,

de Secretaris,

de Burgemeester,