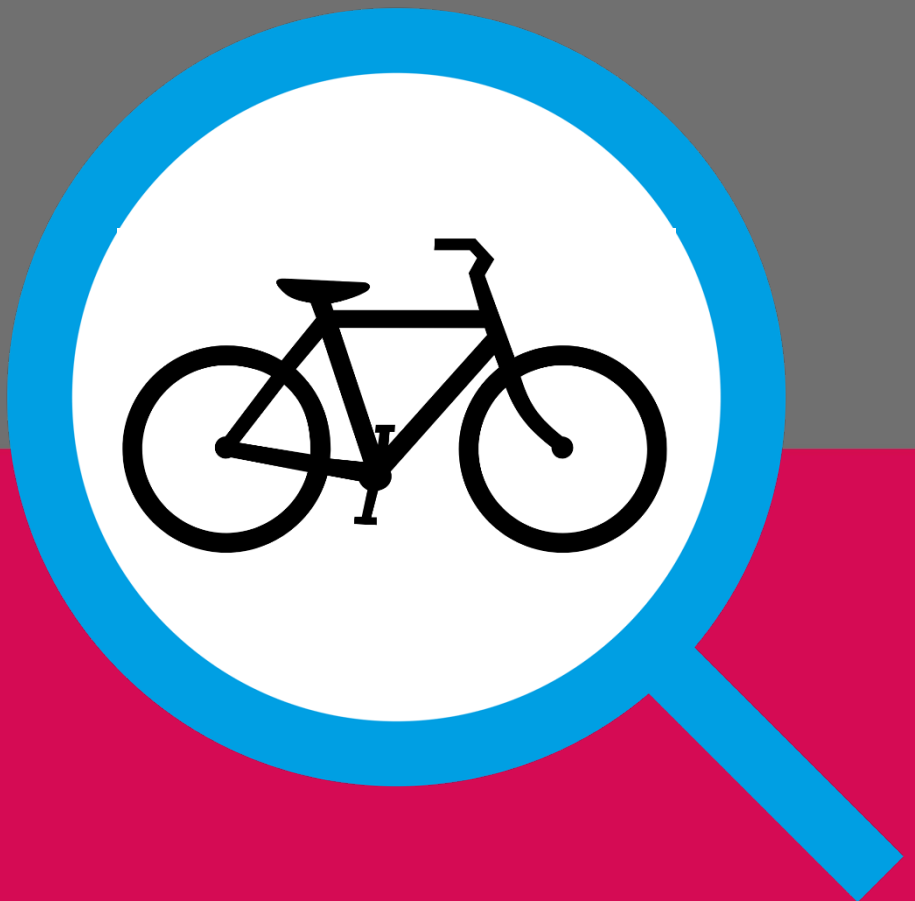


# Rekenkamerbrief

Fietsveiligheid in Leiden



# Rekenkamerbrief

## Fietsveiligheid in Leiden

Hierbij bieden wij u het feitenrapport Fietsveiligheid in Leiden aan. In deze rekenkamerbrief hebben wij de bevindingen zoals deze zijn opgenomen in het feitenrapport vertaald naar bestuurlijke conclusies en aanbevelingen.

De conceptversie van het rapport is op 2 juni 2026 jl. aan de gemeentesecretaris van Leiden aangeboden voor ambtelijk hoor en wederhoor. Het rapport is besproken op 17 juni 2026. Het rapport is op basis hiervan op enkele punten aangepast.

De aangepaste versie van het rapport is samen met de conceptversie van deze rekenkamerbrief op 1 juli 2026 verstuurd naar het college van B&W voor een bestuurlijke reactie.

Op 16 september 2026 hebben we de bestuurlijke reactie van het college van Leiderdorp ontvangen.

Datum: 25 september 2026

Begeleiding door: Freek Kuipéri en Willem Jan Meerding

De rekenkamerbrief bevat de bestuurlijke conclusies en aanbevelingen van de Rekenkamer Leiden & Leiderdorp. De brief is gebaseerd op het bijgevoegde feitenrapport van onderzoeksbureau DOK data b.v. Het onderzoek is begeleid door bovenstaande leden van de Rekenkamer.

## Inhoudsopgave

|                                 |    |
|---------------------------------|----|
| <b>Rekenkamerbrief</b>          | 3  |
| Aanleiding                      | 3  |
| Onderzoeksvragen en aanpak      | 4  |
| Managementsamenvatting          | 5  |
| Conclusies                      | 7  |
| Aanbevelingen                   | 8  |
| <i>Voor het college</i>         | 8  |
| <i>Voor de gemeenteraad</i>     | 9  |
| Bestuurlijke reactie en nawoord | 9  |
| Tot slot                        | 10 |

### Bijlage

- Feitenrapport Fietsveiligheid in Leiden. Doeltreffendheid en doelmatigheid van gemeentelijk fietsveiligheidsbeleid

## Rekenkamerbrief

Retouradres: Stadhuisplein 1, 2300 PC Leiden

Gemeenteraad van Leiden  
In afschrift aan:  
College van B&W  
De gemeentesecretaris

Stadshuis Leiden  
Stadhuisplein 1  
2300 PC Leiden

Telefoon: 06 - 43 48 67 20  
E-Mail: [rekenkamer@leiden.nl](mailto:rekenkamer@leiden.nl)

Datum: 25 september 2026

Contactpersoon: Esther Loozen

Kenmerk:

Onderwerp: rekenkamerbrief Fietsveiligheid in Leiden

Beste leden van de raad,

De Rekenkamer Leiden & Leiderdorp heeft onderzoek gedaan naar de fietsveiligheid in uw gemeente. Met deze brief informeren we u over de uitkomsten van dit onderzoek. Het rapport biedt u handvatten voor de besluitvorming over de verbetering van de fietsveiligheid. Het biedt inzicht in de opgaven van de gemeente op dit thema en wijst op verbetermogelijkheden in de planvorming.

### Aanleiding

Of men nu met de kinderen naar school fietst, naar het werk gaat, of door de stad fietst, de fietsveiligheid gaat iedere inwoner van Leiden aan. Voor veel inwoners is dit dan ook een belangrijk onderwerp. De meldingen over situaties die als onveilig worden ervaren getuigen hiervan. Ook gaat u regelmatig in debat over het verkeersveiligheidsbeleid of stelt u vragen over trajecten of kruispunten waar ongelukken gebeuren of plaatsen die als onveilig worden ervaren. Daarbij komt dat het aantal fietsongevallen stijgt en in landelijke berichtgeving hierover Leiden bovenaan staat. Tegelijkertijd is het gemeentelijk beleid gericht op meer ruimte voor de fiets en wordt fietsveiligheid daarbij als belangrijke randvoorwaarde genoemd. Ook hebben diverse raadsfracties aandacht gevraagd voor de fietsveiligheid. Reden voor de Rekenkamer om onderzoek te doen naar de beleidsinzet op fietsveiligheid.

De Rekenkamer concludeert op basis van het onderzoek dat de gemeente Leiden de fiets en de fietsveiligheid stevig verankerd heeft in het beleid. Maar de doorvertaling van het beleid naar de uitvoering kan beter. Dit komt omdat de gemeente beperkt inzicht heeft in de oorzaken van fietsongevallen, geen zicht heeft op de verkeersveiligheidsrisico's op locatieniveau, en fietsveiligheid in herinrichtingsprojecten concurreert met andere belangen zoals doorstroming en leefbaarheid. In een steeds compactere stad met al intensief gebruikte fietspaden, kruispunten en andere fietsinfrastructuur is verbetering van de fietsveiligheid alleen mogelijk als afwegingen en keuzes nog zorgvuldiger en transparanter plaatsvinden.

## Onderzoeksvragen en aanpak

Het doel van het onderzoek was om vast te stellen of het aannemelijk is dat de inzet van de gemeente Leiden doeltreffend en doelmatig bijdraagt aan de fietsveiligheid in de stad.

De hoofdvraag van dit onderzoek is: Is het beleid van de gemeente Leiden om fietsveiligheid te verbeteren doeltreffend en doelmatig?

Daarbij zijn de volgende deelvragen onderzocht:

1. Wat is het beleid van de gemeente Leiden op het gebied van fietsveiligheid?
2. Op welke manier wordt fietsveiligheid meegenomen en afgewogen tegen andere belangen (doorstroming, duurzaamheid, etc.) bij de inrichting van tijdelijke en permanente verkeerssituaties? Hoe heeft dit in enkele casussen uitgepakt?
3. In hoeverre maakt de gemeente gebruik van risicogebaseerde instrumenten om fietsveiligheid te vergroten? Denk bijvoorbeeld aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV).
4. Op welke wijze wordt de ervaren fietsveiligheid en de meldingen hierover meegenomen bij het bepalen van prioriteiten? Hoe verhoudt dit zich tot een risicogebaseerde aanpak met bijvoorbeeld het SPV?
5. Maakt de gemeente Leiden gebruik van mogelijkheden om externe middelen aan te trekken voor verbeteringen aan de fietsveiligheid? En zo ja, welke? Denk bijvoorbeeld aan cofinanciering vanuit het impulsprogramma SPV?
6. Stelt de monitoringsinformatie, bijvoorbeeld de verkeersveiligheidsmonitor, het gemeentebestuur en de gemeenteraad voldoende in staat om fietsveiligheid te beoordelen en mee te nemen in besluitvorming (gemeentebestuur) en de kaderstellende en controlerende rol van de gemeenteraad?

Voor het onderzoek is een uitgebreide data-analyse van de verkeersveiligheid uitgevoerd, zijn gesprekken gevoerd met de wethouder Mobiliteit, gemeenteambtenaren, de politie, de provincie Zuid-Holland en het samenwerkingsverband Regio Holland Rijnland. Ook is een locatieonderzoek van recent heringerichte verkeerssituaties uitgevoerd. Tijdens het onderzoek is met een aantal raadsleden, die zich vanuit de commissie Leefbaarheid en Bereikbaarheid hebben aangemeld, gesproken over mogelijke locaties voor het locatieonderzoek. Dit gesprek is medebepalend geweest voor de uiteindelijke keuze, naast ongevalsdata, spreiding over de stad en de projectplanning.

## Managementsamenvatting

### **Veel fietsongevallen door een compacte stad**

Volgens landelijke berichtgeving heeft Leiden het hoogste aantal geregistreerde fietsongevallen van Nederland: per inwoner en per kilometer fietsinfrastructuur. Een enkele keer had een fietsongeval helaas een dodelijke afloop. Sinds 2018 is het aantal geregistreerde gewonden onder fietsers en e-bikers met 54,5% gestegen. Jongeren en ouderen zijn het vaakst betrokken bij een fietsongeval. Bij 4 op de 10 fietsongevallen gaat het om een eenzijdig fietsongeval waar geen andere verkeersdeelnemer bij betrokken is.

Er zijn meerdere verklaringen voor het hoge aantal geregistreerde fietsongevallen in Leiden. Een eerste verklaring is de uitzonderlijk volledige (tot 3 keer meer) politieregistratie bij de politie-eenheid Haaglanden vergeleken met andere eenheden. Ten tweede wordt er relatief veel gefietst in Leiden: gemeten in aantal fietsongevallen per gereden fietskilometer staat Leiden op plek 5 van de 40 grootste gemeenten en dus niet meer bovenaan. Een derde verklaring houdt verband met de karakteristieken van Leiden: zeer compact, dichtbebouwd en dichtbevolkt. Hierdoor heeft Leiden voor fietsers relatief weinig wegen en fietspaden, en juist veel kruispunten. Deze worden dan ook intensiever gebruikt dan in andere grote gemeenten. Hierdoor is de kans op een fietsongeval relatief groot in Leiden.

Maar deze verklaringen mogen niet afleiden van de opgave van de gemeente om de fietsveiligheid te verbeteren. Deze is aanzienlijk en tegelijk uitdagend. Ook omdat de komende jaren door de groei van de stad er naar verwachting nog meer fietsers bij zullen komen.

### **In het beleid is fietsveiligheid randvoorwaardelijk voor Leiden als fietsstad**

De gemeente is als wegbeheerder verantwoordelijk voor de verkeersinfrastructuur in de stad, en heeft ruimte om een eigen fietsbeleid te voeren. In de Omgevingsvisie 2040 zet de gemeente in op duurzame mobiliteit met de fietser centraal, vanuit het belang van efficiënt ruimtegebruik, verduurzaming en bereikbaarheid in een compacte en steeds drukker stad. De gezondheid van inwoners is daarvoor een belangrijk uitgangspunt. De fietsveiligheid ziet de gemeente als randvoorwaarde om fietsen te stimuleren. Het vorige college van B&W sloot aan op deze beleidsrichting, met Leiden als fietsstad en met verkeersveiligheid als expliciete prioriteit. In de Mobiliteitsnota 2020-2030 en de Fietsnota 2020-2030 is deze beleidsrichting verder uitgewerkt, met prioriteit voor de fiets, lopen en het openbaar vervoer. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk via de hoofdwegen geleid, met in de binnenstad autoluwe en autovrije gebieden. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) is richtinggevend voor de aanpak van de verkeersveiligheid, met specifieke aandacht voor aandachtslocaties die volgen uit de verkeersveiligheidsmonitor, schoolomgevingen en de fietsinfrastructuur. Bij herinrichting van kruispunten en trajecten wordt een balans gezocht tussen leefbaarheid, bereikbaarheid, veiligheid en duurzaamheid. Verder zijn verkeerseducatie, campagnes en handhaving, in samenwerking met de politie, onderdeel van de aanpak.

### **In de uitvoering zijn prioriteiten beperkt transparant**

De gemeente heeft locaties en routes geselecteerd om de kwaliteit, doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. Daarbij maakt de gemeente actief gebruik van meldingen over locaties die door inwoners, ondernemers en belangenorganisaties als onveilig worden ervaren. Ten eerste valt op dat de uitvoering van de geselecteerde locaties achterblijft, en dat de komende jaren een aanzienlijke inhaalslag nodig is. Ten tweede is niet transparant op grond van welke criteria locaties zijn geselecteerd en prioriteit hebben gekregen ten opzichte van andere locaties. De gemeente hanteert vijf uitvoeringslijsten vanuit verschillende invalshoeken. Met name bij de selectie van fietsroute-projecten en als onveilig ervaren locaties is niet altijd herleidbaar welke overwegingen en belangen een rol hebben gespeeld. Daardoor is onduidelijk hoe de gemeente ervaren onveiligheid afweegt tegen objectieve ongevalsgegevens en infrastructurele risico's. Dit beperkt de uitlegbaarheid van keuzes en de inzichtelijkheid in de prioritering.

### **Risicogestuurde aanpak beperkt toegepast**

De kans op een ongeval wordt bepaald door gedrag in combinatie met de weginfrastructuur. In het onderzoek is naar een aantal van dit soort risico's gekeken. Zo blijkt dat automobilisten zich in Leiden relatief goed aan de maximumsnelheid houden, maar op 30 km/uur wegen wordt vaak te hard gereden. Ook voldoet de fietsinfrastructuur in Leiden relatief goed aan landelijke eisen, zoals gescheiden wegvakken voor fietsers. Een verbeterpunt is het aantal obstakels dichtbij fietspaden.

De gemeente voert geen analyses uit om verkeersveiligheidsrisico's in bijvoorbeeld de infrastructuur of het verkeersgedrag te identificeren. Dit terwijl een risicogestuurde aanpak een belangrijk uitgangspunt is van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid. De gemeente onderschrijft het belang van een risicogestuurde aanpak, maar deze aanpak speelt geen aantoonbare rol in de uitvoering, en bij de prioritering van projecten en maatregelen. De gemeente beperkt zich tot de regionale risicoanalyse, die echter geen inzicht geeft in de risico's op locatieniveau.

### **Herinrichtingsprojecten verbeteren de fietsveiligheid voor een deel**

Bij zes locaties is de doeltreffendheid van de herinrichting onderzocht. Dit is gedaan door aan de hand van de landelijke criteria over fietsveiligheid te bepalen of het aannemelijk is dat de fietsveiligheid is verbeterd door de herinrichting. Het is namelijk door de korte periode na afronding van de herinrichting niet mogelijk om naar het effect op het aantal ongevallen te kijken.

Bij locaties waar de verbetering van de verkeersveiligheid het primaire doel was, is de herinrichting het meest doeltreffend. Voorbeelden hiervan zijn de Zweilandlaan – Boerhaavelaan, Rijnsburgerweg – Wassenaarseweg en Sandifortdreef – Wassenaarseweg. Tegelijk zijn bij deze locaties niet alle knelpunten aangepakt, in het belang van bijvoorbeeld de doorstroming, vergroening en esthetiek.

Bij locaties waarbij de herinrichting meerdere doelen van stedelijke ontwikkeling had, zoals de Hooigracht en Langegracht, is de fietsveiligheid soms ondergeschikt gemaakt aan andere doelen zoals de leefbaarheid. In algemene zin is de doeltreffendheid op fietsveiligheid van de onderzochte herinrichtingen beperkt doordat slechts in beperkte mate wordt gestuurd op bijvoorbeeld het scheiden van auto- en fietsverkeer, ten gunste van de doorstroom of vanwege ruimtegebrek. Ook blijft op de onderzochte kruispunten een restrisico op ongevallen door het drukke verkeer. De herinrichting van de onderzochte locaties voldoet wel aan de procedurele vereisten, waaronder participatieprocessen, en heeft binnen het budget plaatsgevonden. De Lammenschansweg, waar de fietsveiligheid onderwerp van discussie is, is hierin niet betrokken omdat sprake is van tijdelijke maatregelen en de langetermijn maatregelen zich nog in de planvormingsfase bevinden.

### **Benutten van externe financiering**

Voor verkeersveiligheidsmaatregelen zijn diverse landelijke en regionale subsidies beschikbaar. De gemeente maakt veel gebruik van dit soort externe financiering. De landelijke subsidie 'SPV-Investeringsimpuls' is in 1 van de 3 rondes niet aangevraagd door beperkte ambtelijke capaciteit bij de gemeente.

### **Monitoringsinformatie**

De ambtelijke organisatie informeert de gemeenteraad veelvuldig over fietsveiligheid, onder meer met de Verkeersveiligheidsmonitor en voortgangsbrieven. Deze informatie geeft vooral inzicht in uitgevoerde activiteiten en beperkt inzicht in het effect van de projecten op de fiets- en verkeersveiligheid. Ook geeft de informatie de gemeenteraad geen samenhangend en volledig beeld van onveilige locaties, omdat inzichten in infrastructurele risico's en andere verkeersveiligheidsrisico's ontbreken. De volledigheid van de ongevalsdata is niet nader onderzocht waardoor oorzaken van (de ontwikkeling van) het hoge aantal fietsslachtoffers buiten beeld zijn gebleven. Deze beperkingen in de informatie belemmeren de gemeenteraad om trends te begrijpen, risico's te beoordelen en onveilige situaties te prioriteren, en gericht bij te sturen.

## **Conclusies**

### ***De compacte stad maakt aanpak fietsveiligheid uitdagend***

Leiden staat hoog in de statistieken voor fietsongevallen. Hoewel dit mede komt doordat inwoners relatief veel fietsen, de stad zeer compact is met een intensief gebruikte fietsinfrastructuur, en de politie-eenheid Haaglanden meer ongevallen registreert dan andere eenheden, blijft de opgave om de fietsveiligheid te verbeteren uitdagend. Vanwege de toenemende verkeersdruk in de stad verdient fietsveiligheid onverminderd aandacht. Dit vraagt om scherpe keuzes waarbij steeds een zorgvuldige en transparante afweging tussen doorstroming, leefbaarheid (zoals parkeerruimte, vergroening en esthetiek) en fietsveiligheid moet worden gemaakt.

### ***Stevig fietsbeleid, maar keuzes en prioriteiten in de uitvoering niet transparant***

De fiets en de fietsveiligheid zijn in het gemeentelijk beleid stevig verankerd. Fietsveiligheid is voor de gemeente een strategische randvoorwaarde om fietsen te stimuleren, en daarmee de bereikbaarheid, duurzaamheid en gezondheid te verbeteren. Ook maakt Leiden actief gebruik van externe financiering en investeert in infrastructuur, gedragsmaatregelen, educatie en handhaving. Maar het is niet altijd duidelijk hoe onveilige locaties worden geselecteerd voor herinrichting, en hoe objectieve ongevalsgegevens, ervaren onveiligheid en verkeersrisico's worden gewogen en afgewogen. Ook maakt de gemeente geen gebruik van risicogebaseerde inzichten. Dit gaat ten koste van de doeltreffendheid en uitlegbaarheid van het beleid.

### ***Uitvoering van herinrichtingsprojecten is beperkt doeltreffend***

Uit onderzoek van geselecteerde locaties blijkt dat bij de herinrichting van kruispunten en trajecten de fietsveiligheid niet altijd leidend is, en dat andere belangen domineren zoals de doorstroming en leefbaarheid. De gemeente stuurt in beperkte mate op het scheiden van auto- en fietsverkeer, hoewel ook ruimtegebrek hier een rol speelt. Door het intensieve verkeer blijft er een restrisico op ongevallen. We vinden het positief dat de herinrichtingsprojecten voldoen aan procedurele vereisten waaronder participatie van inwoners en andere belanghebbenden.

### ***Gebrekkige verkeersveiligheidsinformatie belemmert bijsturing door de gemeenteraad***

De gemeenteraad ontvangt veel informatie van het college over de fietsveiligheid, maar niet altijd de juiste. Dit belemmert de gemeenteraad om waar nodig bij te sturen. Het ontbreekt met name aan volledige informatie over de omvang van de veiligheidsopgave en de oorzaken van de fietsonveiligheid.

## **Aanbevelingen**

### ***Voor de gemeenteraad:***

1. Versterk de informatiepositie door te vragen de Verkeersveiligheidsmonitor aan te vullen met analyses van de omvang van de fietsveiligheidsopgave, de oorzaken van fietsonveiligheid en de locaties met de grootste verkeersveiligheidsrisico's. Bijvoorbeeld door aanvullende effectindicatoren vast te stellen.
2. Voer aan de hand van de Omgevingsvisie de strategische discussie over hoe doorstroming, leefbaarheid en fietsveiligheid zicht tot elkaar verhouden, en over een acceptabel restrisico op ongevallen omdat een 100% fietsveilige stad een illusie is.

**Voor het college:**

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.
2. Implementeer een risicogestuurde werkwijze om onveilige locaties te identificeren en prioriteren voor herinrichting, in combinatie met objectieve ongevalsdata en meldingen over ervaren fietsveiligheid.
3. Maak duidelijk hoe fietsveiligheid als randvoorwaarde, zoals benoemd in de Omgevingsvisie, wordt toegepast bij herinrichtingsprojecten.
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.
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.
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.
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.

We adviseren de gemeenteraad om onze aanbevelingen in een raadsbesluit over te nemen.

## **Bestuurlijke reactie en nawoord**

Het college van Leiden heeft op 16 september gereageerd op onze rekenkamerbrief. We danken het college voor hun [reactie](#). We zijn verheugd te lezen dat het college de aanbevelingen van ons onderzoek waardevol vindt en hiermee intensief aan de slag gaat.

Het college betwijfelt in haar reactie of een door ons aanbevolen integraal afwegingskader tot een bevredigend eindoordeel leidt over locaties die moeten worden aangepakt. Daarbij verduidelijken we dat dit kader een mogelijk middel is om meer integraal en transparant, scherpere keuzes te maken over verkeersveiligheid, verstedelijking, en andere belangen in de openbare ruimte. Dat doel kan mogelijk ook op andere manieren worden bereikt. De aangekondigde dialoog tussen college en raad hierover lijkt ons een goede eerste stap.

Tot slot willen we op onze beurt graag onze dank uitspreken aan de ambtelijke organisatie, collegeleden, raadsleden en gesprekspartners voor de prettige en constructieve samenwerking.

## Tot slot

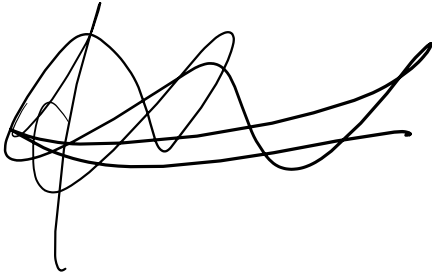
De Rekenkamer is organiseert op 14 oktober vanaf in de avond een bijeenkomst te organiseren over fietsveiligheid in Leiden voor alle Leidenaren dus ook raadsleden zijn daar zeer welkom. Bij deze bijeenkomst worden deskundigen uitgenodigd.

Als u over deze brief vragen of opmerkingen heeft, dan horen we dat graag. U kunt hierover contact opnemen met de secretaris van de Rekenkamer, Esther Loozen. Zij is bereikbaar via telefoonnummer 06 - 43 48 67 20 en [rekenkamer@leiden.nl](mailto:rekenkamer@leiden.nl).

We bedanken graag iedereen die heeft meegewerkt aan het onderzoek.

Met vriendelijke groet,

Namens de Rekenkamer Leiden & Leiderdorp,



Janelle Pronk-Bade, voorzitter

Bijlage:

- Feitenrapport Fietsveiligheid in Leiden. Doeltreffendheid en doelmatigheid van gemeentelijk fietsveiligheidsbeleid