

Berichten in de media



07-01-2026

Auto-intensiteit heeft veel invloed op veiligheid rotondes

De auto-intensiteit op rotondes heeft veel invloed op het ongevalsrisico, zo blijkt uit onderzoek van Goudappel naar de verkeersveiligheid op rotondes. Het risico op rotondes met een lagere auto-intensiteit is relatief hoog. Met een hogere auto-intensiteit neemt het risico snel af. Uit eerder onderzoek was al bekend dat het ongevalsrisico op rotondes met fietsers in de voorrang hoger is dan met auto's in de voorrang, maar de invloed van de auto-intensiteit op de veiligheid is groter.

Aanleiding om de veiligheid van rotondes onder de loep te nemen is het toenemend aantal snelle (elektrische) fietsen in het Nederlandse verkeer, en de kortere beslistijd die automobilisten hierdoor hebben op rotondes. Rico Andriessse en Jesse Voorhorst van Goudappel baseerden hun risico-analyse op ongevallencijfers, ontwerpkenmerken van rotondes en verkeersintensiteiten voor fiets en auto. Als maat voor het risico gebruikten ze het aantal ongevallen op een rotonde gedeeld door een expositiemaat – een indicator voor het aantal interacties tussen auto's en fietsen.



Tweerichtingsfietspaden lijken veiliger

Net als bij de auto-intensiteit neemt het risicocijfer af bij toenemende fietsintensiteit, maar wel veel minder. Bij vrijwel alle fietsintensiteiten is het risico hoger op rotondes met fietsers in de voorrang. Verder blijkt uit de analyse dat rotondes waarbij de afstand tussen de rijbaan en het fietspad groot is (meer dan acht meter) relatief veilig zijn, behalve bij heel rustige rotondes.

De verschillen in de risicocijfers tussen één- of tweerichtingsfietspaden zijn klein, hoewel op rotondes met fietsers in de voorrang een tweerichtingsfietspad veiliger lijkt te zijn. Het kan hierbij mogelijk een rol spelen dat fietsers op een rotonde met tweerichtingsverkeer kortere routes afleggen en hiermee minder conflictpunten tegenkomen. Op rotondes met op sommige takken éénrichtingsverkeer en op andere tweerichtingsverkeer lijkt het ongevalsrisico duidelijk hoger.

Risico op slachtofferongeval per gemeente

Naast de algemene analyse heeft Goudappel ook risicocijfers bepaald voor ongevallen op rotondes [per gemeente met meer dan 100.000 inwoners](#). In Leiden is het risico op een slachtofferongeval op een rotonde het grootst, gevolgd door Den Haag, Alphen aan de Rijn,

Zoetermeer en Enschede.

Data

Rico Andriessse en Jesse Voorhorst presenteerden de resultaten van dit onderzoek op het [Nationaal Verkeerskundecongres 2025](#). Hun paper is [hier](#) te lezen. Ze maakten voor hun analyse gebruik van geregistreeerde ongevallen in BRON voor 2021-2023, intensiteitsgegevens uit Mobiliteitsspectrum voor 2023 en de wegkenmerken uit NDW voor december 2024.



Zondag 4 januari, 16:51



Fietser overleden na aanrijding met tram

Bij een aanrijding met een tram is een fietser vrijdag overleden. Het ongeluk gebeurde iets na 12.00 uur. In de loop van de avond maakte de politie bekend dat het slachtoffer als gevolg van het ongeluk is overleden.

Het ongeluk gebeurde vrijdag op de Westvest in Delft bij het Bolwerk. Twee ambulances en een traumateam kwamen naar de plek van het ongeval, waarna het slachtoffer naar het ziekenhuis is gebracht.

Daar is het slachtoffer in de loop van de dag alsnog aan de verwondingen overleden. De politie onderzoekt nog hoe het ongeluk heeft kunnen gebeuren.

De politie kon vrijdagavond nog niets vertellen over de identiteit van het slachtoffer.



Fietsdoorsteek komt er, ondanks verzet uit de buurt

za 3 jan, 09:55

DELFT - Het college lijkt vast te houden aan de aanleg van de omstreden fietsdoorsteek tussen de Vulcanusweg en de Röntgenweg. Dat blijkt uit een recente memo aan de gemeenteraad waarin het college uitgebreid uiteenzet waarom de geplande fietsverbinding volgens haar de beste optie is. Omwonenden voelen zich niet gehoord en spreken van een plan dat ten koste gaat van leefbaarheid en voetgangersveiligheid, terwijl de gemeente juist spreekt van een noodzakelijke ingreep voor een veiliger en samenhangender fietsnetwerk.



Locatie van de beoogde fietsdoorsteek (Foto: Koos Bommelé)

De fietsdoorsteek is onderdeel van de Adaptieve Mobiliteitsagenda en het Mobiliteitsprogramma Delft 2040, waarin de stad inzet op meer ruimte voor fietsers en een betere bereikbaarheid van onder meer station Delft en de TU-campus. De doorsteek moet een ontbrekende schakel vormen in een nieuwe noord-zuidfietsroute, waarmee fietsers niet langer via het drukke Delflandplein hoeven te rijden. Dat plein geldt al jaren als verkeersonveilig knelpunt.

Motie en memo

Aanleiding voor de memo was een door de raad aangenomen motie waarin het college werd verzocht om een helder overzicht te geven van alternatieven voor de fietsdoorsteek, inclusief de voor- en nadelen ten opzichte van het huidige plan. In de memo worden vijf varianten besproken, variërend van het handhaven van de huidige fietsroute via de Apolloweg tot een fietstunnel tussen de flats of een fietsroute langs het spoor. Na een voorselectie vallen drie varianten af. Een fietstunnel wordt te duur en ruimtelijk ingrijpend geacht, onder meer omdat hellingbanen veel ruimte innemen en parkeerplaatsen en bomen zouden moeten verdwijnen. Een route langs de achterzijde van flat Vuurmeester blijkt onhaalbaar vanwege de aanwezigheid van particuliere garageboxen. En een fietsroute langs het spoor is volgens het college simpelweg te kostbaar: de investering zou zeven keer hoger uitvallen dan de beoogde doorsteek. Uiteindelijk blijven twee opties over: de huidige situatie handhaven of kiezen voor de nieuwe fietsdoorsteek tussen Vulcanusweg en Röntgenweg. In de verdere afweging scoort die laatste variant volgens het college beter.

Argumenten

Een belangrijk argument voor het college is de directheid en samenhang van de route. Met de nieuwe doorsteek wordt de fietsafstand zo'n 180 meter korter dan met de huidige route. Dat betekent volgens de gemeente bijna tien procent extra reistijd bij de gemiddelde fietsrit. Het huidige netwerk zou na gebiedsontwikkelingen in Nieuw Delft volgens het college bovendien rommelig en onsamenhangend zijn geworden. De doorsteek herstelt volgens het college de logica van het fietsnetwerk. Daarnaast verwacht de gemeente dat de nieuwe route het Delflandplein ontlast. Uit verkeersmodellen blijkt dat dagelijks ongeveer 300 fietsers een alternatieve route zullen kiezen. Dat moet bijdragen aan minder onveilige situaties op het plein. Ook op het gebied van veiligheid stelt het college dat de doorsteek positief uitpakt. Adviesbureau Mobycon concludeert dat spreiding van fietsverkeer leidt tot minder drukte op andere plekken in de wijk. Bovendien ontstaat op de beoogde locatie volgens het college juist een veiligere situatie dan nu. Momenteel fietsen veel mensen over het trottoir tussen de flats, wat leidt tot spanningen en gevaarlijke situaties. Met een formeel fietspad krijgen fietsers een eigen plek, gescheiden van voetgangers. Volgens het conceptontwerp blijft er bovendien voldoende ruimte over voor voetgangers. De afstand tussen fietspad en bergingen neemt toe van ongeveer anderhalve meter nu naar zes meter. Ook sociale veiligheid zou verbeteren door meer verlichting en 'ogen op straat'. Het college erkent dat circa een kwart van het huidige groen tussen de flats moet wijken voor het fietspad, maar wijst erop dat dit groen nu van lage kwaliteit is. Er geldt herplantingsplicht voor bomen en binnen het projectbudget is geld gereserveerd voor een kwalitatieve herinrichting van de openbare ruimte. Parkeerplaatsen en de bestaande moestuin blijven volgens de plannen volledig behouden. Wel erkent de gemeente dat brommers op het fietspad voor geluidsoverlast kunnen

zorgen. Dat past echter binnen het huidige beleid, waarbij brommers zijn toegestaan op solitaire fietspaden. Het college verwacht bovendien dat het aandeel elektrische brommers zal toenemen, waardoor de overlast afneemt.

Besluit staat vast

Voor omwonenden zijn deze argumenten niet overtuigend. Zij ervaren de plannen als een aantasting van hun woonomgeving. Met het memo heeft het college echter een duidelijke richting gekozen. In de conclusie staat dat de beoogde fietsdoorsteek “per saldo het beste scoort op de toetsingscriteria”. Er is voor bewoners geen formele inspraakronde op het besluit tot aanleg van het fietspad. Bewoners kunnen wel meedenken over het ontwerp van het fietspad en de inpassing ervan. Het college: “Het college heeft reeds besloten over realisatie van het fietspad. Bewoners kunnen alleen invloed uitoefenen op de vormgeving en inpassing van het fietspad. Hiervoor passen we het Delftse participatiebeleid toe. Voor het op een fraaie wijze inpassen van het fietspad vragen we om actieve betrokkenheid van inwoners.” En: “Vanwege de huidige ongewenste situatie op straat willen we vaart maken. We hebben al een schetsontwerp gereed. Hierop zijn door een extern verkeersadviesbureau dertien aanbevelingen opgevoerd die het ontwerp op verkeersveiligheid verbeteren. Deze wijzigingen zijn na overleg met de omgeving snel door te voeren in het ontwerp. Daarnaast ligt er ook een voorstel hoe we het fietspad in het groen fraai kunnen inpassen. Er is voldoende ruimte om hier nog samen met de bewoners wijzigingen in door te voeren. We verwachten dat we met de bewoners binnen twee maanden tot een definitief ontwerp kunnen komen.”



Koepoortbrug in Delft gaat 10 weken dicht

Suzanne van de Oever, 22 december

Oei, dat wordt omrijden! Van maandag 19 januari tot vrijdag 27 maart 2026 gaat de Koepoortbrug in Delft op slot. Voetgangers kunnen over een tijdelijke loopbrug, fietsers en automobilisten moeten om.



Koepoortbrug in Delft | Foto: indebuurt Delft

Aanvulling van website Zuid-Holland:

Fietsers en voetgangers kunnen gebruikmaken van een tijdelijke, beweegbare loopbrug. Deze komt ter hoogte van de Groenlandselaan en de Harmenkokslaan.

Elke 15 jaar is groot onderhoud nodig aan de beweegbare bruggen. De Koepoortbrug is nu aan de beurt. De verschillende onderdelen, zoals de brugbesturing, software, de verf en de slijtlaag (= toplaag

wegdek) gaan ongeveer 15 jaar mee. Door onderhoud uit te voeren blijft de brug veilig en in goede staat en is de kans op storingen kleiner.

Lobby van bewoners heeft effect: Hugo de Grootstraat toch weer in beeld voor snelfietsroute

Debbie Valstar 22 december 2025, 04:01

Voor een doorfietsroute is de Buitenwatersloot volgens bewoners veel te krap. Daarom pleiten ze voor gebruik van de Hugo de Grootstraat – met succes, want die straat ligt na eerdere afwijzing door wethouder Martina Huijsmans (D66) toch weer op tafel. Maar daarmee zijn de problemen nog niet opgelost. „We zullen allemaal een beetje moeten geven en nemen.”

Bewoners van de Buitenwatersloot hoeven de extra fietsdrukke vanwege de nieuwe doorfietsroute tussen Naaldwijk en station Delft straks waarschijnlijk niet alleen te dragen.

In een unaniem aangenomen motie draagt de raad wethouder Martina Huijsmans (D66) op om af te spreken met de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) dat de doorfietsroute straks óók door de Hugo de Grootstraat loopt.

De motie werd donderdagavond tijdens de raadsvergadering ingediend door VVD, samen met Volt, Onafhankelijk Delft, Stip, D66 en CDA. Raadslid Tessa van den Berg (VVD) lichtte toe: „De Hugo de Grootstraat is breder, geasfalteerd en logisch als alternatieve route. De ruimte is er daar wél.”



De Hugo de Grootstraat zou eerst geen optie zijn voor de doorfietsroute tussen Naaldwijk en station Delft, maar is nu toch weer in beeld. Foto © Nico Schouten

Draai van de wethouder

De Hugo de Grootstraat is verkeerskundig gezien zelfs geschikter als doorfietsroute, bleek eerder uit onafhankelijk onderzoek door Arcadis. Dat klopt, bevestigt wethouder Huijsmans.

„Maar als je vervolgens zou kijken naar het aantal zijstraten, de bomen die er staan en allerlei andere beperkingen, was het toch ook weer niet helemaal de goede route.” Vandaar haar voorkeur voor de Buitenwatersloot.

Beide straten bekijken

De MRDH wilde eerst voor één straat gaan, aldus de wethouder, maar staat er nu toch voor open om beide straten te bekijken. Door de politieke discussie werd het Huijsmans duidelijk dat ‘door de ene of de andere straat door te drukken, we er niet met elkaar zouden gaan komen’.

Bewoners kwamen op 5 december massaal opdagen om van zich te laten horen. De draai die de wethouder maakt 'bevestigt dat het zin heeft voor bewoners om hun stem te laten horen', constateert raadslid Van den Berg.

“Het is onrealistisch te denken dat het gros van de fietsers met wat belijning en borden deze routing zal pakken”, Jelger Groeneveld, Raadslid D66 Delft

Beren op de weg

Maar hiermee zijn nog lang niet alle beren van de weg. Niet alleen voldoet de Hugo de Grootstraat op dit moment dus eigenlijk nog niet aan alle eisen voor een doorfietsroute; er rijdt bovendien een bus. Verder is deze straat eigenlijk een omweg, zoals Joost van der Sluis (SP), die de Hugo de Grootstraat vanaf het begin al wil betrekken, laatst stelde. Meerdere partijen vrezen dat fietsers daarom tóch voor de Buitenwatersloot kiezen.

In de woorden van Jelger Groeneveld (D66): „Het is onrealistisch te denken dat het gros van de fietsers met wat belijning en borden deze routing zal pakken.” Daar zijn meer aanpassingen voor nodig.

Dan de zijstraten van de Hugo de Grootstraat die de wethouder noemt: die zijn niet handig, want fietsers moeten op een doorfietsroute eigenlijk zoveel mogelijk voorrang krijgen.

Een puzzel

Al met al ligt er dus nog een puzzel voordat de straten echt geschikt zijn als doorfietsroute. Ook is het nog niet zeker dat alle 69 parkeerplaatsen aan de Buitenwatersloot, tussen de Krakeelpolderweg en Coendersstraat, kunnen blijven. Al wil de gemeente dat het liefst wel. Een ander belangrijk punt voor bewoners: de typische, historische uitstraling van de straat. Die blijft sowieso behouden, verzekert de wethouder: dat soort zaken heeft Delft in het beleid vastgelegd.

“We zullen allemaal een beetje moeten geven en nemen, want het wordt krap om het allemaal in te passen”, Martina Huijsmans, Wethouder Delft

Huijsmans: „We zullen allemaal een beetje moeten geven en nemen, want het wordt krap om het allemaal in te passen. Maar er zijn echt wel opties om dat met elkaar te doen.”

Wat er vanaf nu verder ook gebeurt, de bewoners van zowel de Buitenwatersloot als de Hugo de Grootstraat moeten van de raad 'actief worden geïnformeerd' en kunnen meedenken bij de herinrichtingen van de straten.



18-12-2025

Ministerie blijft inzetten op helmplicht e-fietsers onder 18 jaar

Op 9 december heeft minister Robert Tieman van Infrastructuur en Waterstaat de Tweede Kamer geïnformeerd over de vorderingen op de verkeersveiligheidsaanpak van elektrische fietsen en lichte elektrische voertuigen (LEVs). Uit de Kamerbrief blijkt onder meer dat het ministerie blijft inzetten op een helmplicht voor elektrische fietsers tot 18 jaar en dat het automatisch verlagen van de snelheid van elektrische voertuigen via geofencing alleen mogelijk is voor specifieke doelgroepen.

[VeiligheidNL concludeerde deze zomer](#) dat het aantal slachtoffers bij de Spoedeisende Hulp onder elektrische fietsers van 12-18 jaar in de periode 2020-2024 flink is gestegen. Dit onderzoek was basis voor het ministerie om in te zetten op een helmplicht voor elektrische fietsers en bestuurders van LEVs tot 18 jaar. Uit [vervolgonderzoek van VeiligheidNL](#) blijkt dat er niet voldoende gegevens zijn om

tot een vergelijk te komen tussen de leeftijdscategorieën 12-13 jaar, 14-15 jaar en 16-17 jaar, daarom is besloten de leeftijdsgrens voor deze helmplicht niet aan te passen en te handhaven op 18 jaar. Onderzoek naar verschuivingseffecten en het draagvlak voor de helmplicht loopt nog en wordt rond de jaarwisseling verwacht.

De helmplicht wordt meegenomen in een Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) waarmee de regels voor gebruikers van LEVs worden geïmplementeerd. Deze moet in de zomer van 2026 worden aangeboden aan de Kamer, waarna een advies van de Raad van State volgt.



Voorlopig geen minimumleeftijd e-fiets

Voor een minimumleeftijd van 12 jaar voor bestuurders van elektrische fietsen bestaat momenteel nog te weinig onderbouwing. Er is bijvoorbeeld geen stijging in het aantal elektrische fietssslachtoffers met ernstig letsel jonger dan 12 jaar. Het ministerie gaat verder verkennen of er voldoende inhoudelijke onderbouwing te vinden is, en gaat daarbij ook na hoe de minimumleeftijd te handhaven is. Momenteel geldt bijvoorbeeld pas een identificatieplicht pas vanaf 14 jaar.

Geofencing alleen bij specifieke doelgroepen

Adviesbureau Arcadis heeft in opdracht van het ministerie [onderzoek gedaan naar de inzet van geofencing](#) om de verkeersveiligheid voor LEVs en elektrische fietsen in de openbare ruimte te verbeteren. Het idee is om de snelheid van voertuigen automatisch te verlagen wanneer deze zich binnen een gebied bevinden dat door een 'geofence' – een virtuele omheining – is afgebakend. Uit het onderzoek blijkt dat geofencing technisch mogelijk is en juridisch is in te bedden, maar dat er obstakels zijn om het landelijk verplicht te stellen, zoals onzekerheid over de verwachte impact op de verkeersveiligheid, de proportionaliteit van de maatregel voor gebruikers van LEVs, de lange doorlooptijd voor implementatie en de mogelijke uitvoeringskosten.

Het lijkt wel mogelijk om geofencing in te zetten bij specifieke doelgroepen, zoals werkgevers of maaltijdbezorgers. Gemeenten kunnen dit via contractuele afspraken vastleggen.

Overige maatregelen

De minister licht verder in de kamerbrief nog toe hoe handhaving en markttoezicht op fatbikes geïntensiveerd kan worden. Hierbij zijn de Politie, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), de Douane en Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) betrokken. NVWA en ILT gaan nog in 2025 een aantal gezamenlijke controles doen rond de toelating van fatbikes op de markt om te na te gaan hoe de partijen kunnen samenwerken.

Een algemeen opvoerverbod voor elektrische tweewielers en steps komt er niet. In feite is het al verboden om opgevoerde voertuigen en onderdelen om voertuigen op te voeren te verkopen, en mag je met een opgevoerd voertuig niet de openbare weg op. Het is alleen niet verboden om op privéterrein een opgevoerd voertuig te gebruiken. Het ministerie ziet het alsnog verbieden hiervan niet als een effectieve maatregel maar onderzoekt nog wel of een verbod op het commercieel aanbieden van opvoeren zinvol is.

Tenslotte heeft adviesbureau Goudappel in opdracht van het ministerie [een expertbijeenkomst georganiseerd](#) om te inventariseren welke maatregelen ontbreken in de huidige verkeersveiligheidsaanpak van (opgevoerde) elektrische fietsen. Veel van de tijdens deze bijeenkomst genoemde maatregelen bouwen voort op de bestaande aanpak. Verder zagen de deelnemers ruimte voor inzet op dataverzameling, investeringen in het centraliseren en stroomlijnen van markttoezicht en handhaving en inzet op communicatie en educatie. Het ministerie gaat inventariseren hoe deze

suggesties in de huidige aanpak meegenomen kunnen worden.

De volledige kamerbrief is [hier](#) te lezen.

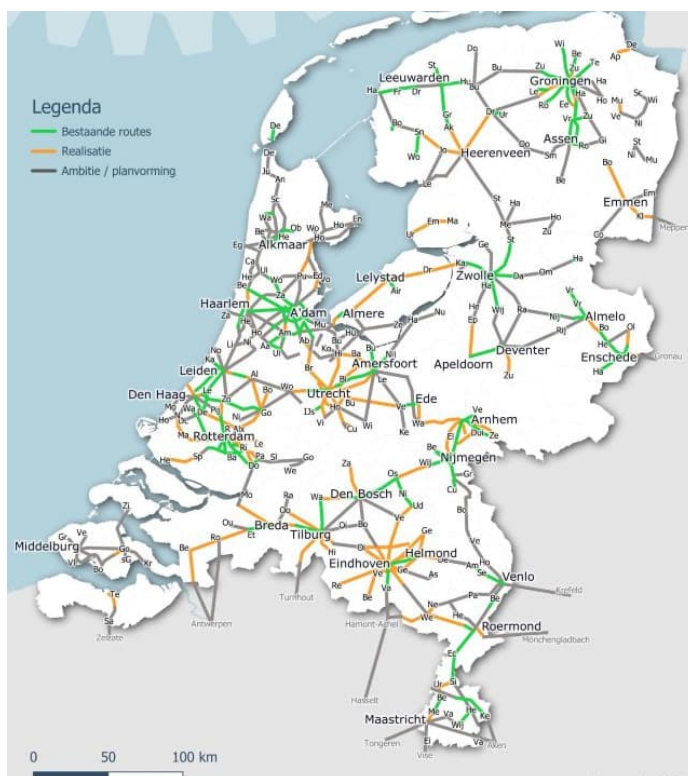


9-12-2025

Doorfietsroutes verdubbelen de komende 5 jaar naar ruim 2.300 kilometer

De Nederlandse doorfietsroutes zijn het afgelopen jaar opnieuw flink uitgebreid. In 2025 is het netwerk gegroeid naar 1.118 kilometer gerealiseerde doorfietsroutes, een toename van 137 kilometer ten opzichte van vorig jaar. De komende vijf jaar verdubbelt dat met 1.198 kilometer naar een totaal van 2.316 kilometer. Dat blijkt uit een inventarisatie van Tour de Force. Gemeenten, provincies, vervoersregio's en het Rijk hebben daarvoor gezamenlijk €801 miljoen euro gereserveerd.

Doorfietsroutes zijn veilige, comfortabele, brede fietspaden. Fietsers komen er zo min mogelijk obstakels tegen en hebben vaak voorrang. Kortom: fietspaden waarop je lekker kan doorfietsen. Doorfietsroutes zijn belangrijk voor de verbinding tussen dorpen en steden en voor de ontsluiting van nieuwe woningbouwlocaties. Ze zorgen ervoor dat mensen vlotter, veiliger en gemakkelijker op de fiets naar bijvoorbeeld werk of school kunnen.



Meer geld en samenwerking cruciaal

Om Nederland bereikbaar te houden, is de ambitie groot. Tussen 2030 en 2040 moet nog eens 2.353 kilometer aan doorfietsroutes worden toegevoegd. Het gaat hierbij om complexere en duurdere projecten, vooral omdat deze fietsroutes snelwegen, spoorwegen en waterwegen kruisen.

Daarvoor is intensievere samenwerking met het Rijk cruciaal. Ook is er meer geld van het Rijk nodig. Naast de regionale investering van € 100 tot € 150 miljoen, draagt het Rijk op dit moment jaarlijks € 6 miljoen bij aan de realisatie van doorfietsroutes tot 2030. Structureel is tot 2040 een investering van € 35 miljoen per jaar nodig van het Rijk om het volledige netwerk aan te leggen.

Brede maatschappelijke meerwaarde

Investeren in doorfietsroutes levert veel op: minder files, een gezondere leefomgeving en meer beweging voor mensen. Uit onderzoek blijkt dat doorfietsroutes zorgen voor een verschuiving van auto- en OV-gebruik naar de fiets, en ook dat mensen vaker en langer fietsen. Dit draagt bij aan een betere luchtkwaliteit en een vitaler Nederland. Bovendien worden investeringen in fietsinfrastructuur niet belemmerd door de stikstofproblematiek.

Monitoring en samenwerking

Het jaarlijkse kaartbeeld (zie hieronder) geeft de actuele stand van zaken en de gezamenlijke ambities weer. Tour de Force biedt hiermee een platform voor Rijk, provincies, vervoerregio's en gemeenten om samen de voortgang te monitoren, kennis uit te wisselen en ervaringen te delen.

Tour de Force is een krachtige samenwerking tussen overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties, kennisinstututen en platforms die zich inzetten voor een sterker fietsbeleid in Nederland.



10-12-2025

Grotere fietsveiligheid essentieel voor terugdringen ongevals cijfers

Om het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden te laten dalen is aanvullend beleid nodig, zo stelt SWOV in de Staat van de Verkeersveiligheid 2025. Vooral maatregelen voor veilig fietsen zijn daarbij belangrijk, zoals het veilig maken van de volledige fietsinfrastructuur en het geloofwaardig ombouwen van onveilig ingerichte 50 km/uur wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur wegen.

In 2024 werden er 7.800 ernstig verkeersgewonden en 18.800 matig verkeersgewonden in het ziekenhuis opgenomen en 113.000 verkeersslachtoffers werden behandeld op de spoedeisende hulp, zo is te lezen in de [Staat van de Verkeersveiligheid 2025](#). Het aantal ernstig verkeersgewonden neemt de laatste jaren toe en het aantal verkeersdoden was in 2024 weliswaar lager dan in 2023 maar over de afgelopen 10 jaar nam het aantal niet af. Fietsers vormen de grootste groep verkeersslachtoffers met 36 procent van het aantal verkeersdoden en 71 procent van het aantal ernstig verkeersgewonden.

Aanrijding met auto vaakst dodelijk

Bij de meeste dodelijke verkeersongevallen was een auto of bestelauto betrokken. Het aandeel dodelijke ongevallen met een auto of bestelauto als tegenpartij is het afgelopen decennium met gemiddeld 3 en 4 procent per jaar toegenomen. De betrokkenheid van vrachtwagens is juist met gemiddeld 4 procent per jaar afgenomen. Er is ook een stijgende trend in het aantal ongevallen met een fietser als tegenpartij. Hoewel de aantallen nog laag zijn - in 2024 was bij 26 dodelijke ongevallen sprake van een fietser als tegenpartij – is de gemiddelde stijging 8 procent per jaar.

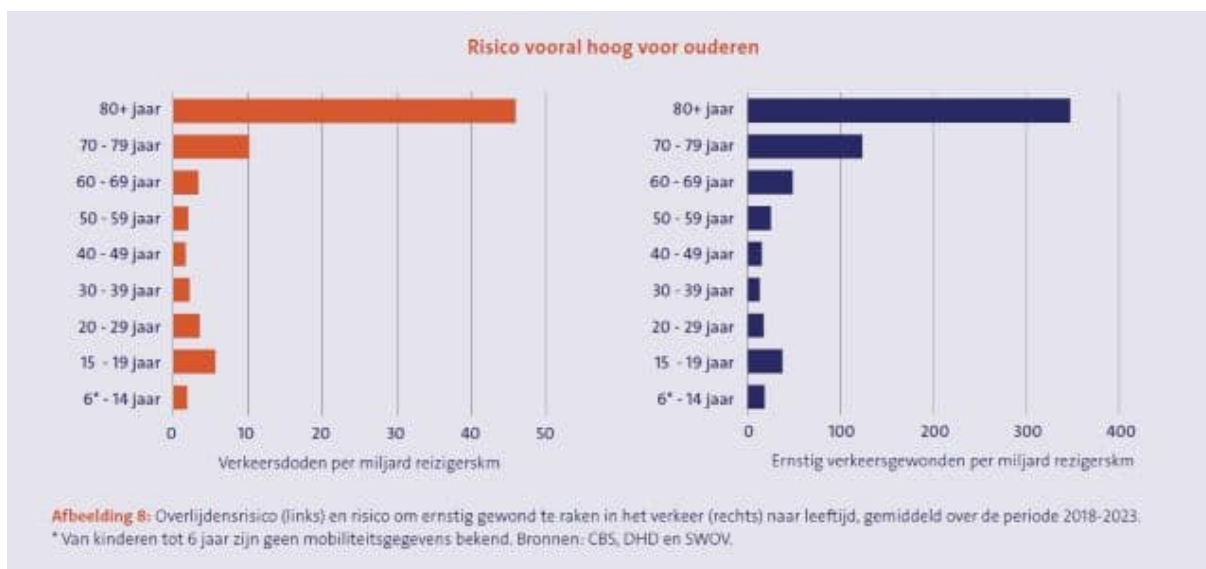


Meeste doden op wegen met lage snelheidslimieten

Over de afgelopen 10 jaar is het aantal verkeersdoden op wegen met een snelheidslimiet van 30 of 60 km/uur gestegen. De meeste doden (58 procent) vallen op wegen met een snelheidslimiet van 30, 50 of 60 km/uur. Het grootste aantal verkeersgewonden (54 procent) valt binnen de bebouwde kom, op wegen met een snelheidslimiet van 30 of 50 km/uur.

Grootste risico voor 70-plussers

Per reizigerskilometer is het overlijdensrisico veruit het grootst voor gemotoriseerde tweewielers, gevolgd door fietsers en voetgangers. Het risico om te overlijden of ernstig gewond te raken in het verkeer is vooral erg hoog voor 70-plussers. Ten opzichte van andere jongeren en mensen van middelbare leeftijd heeft de groep 15-19 jarigen een verhoogd risico op een ernstig verkeersongeval.



Stijging fietsslachtoffers verwacht

Uit voorlopige gegevens over 2025 blijkt dat er tot en met de zomer meer verkeersslachtoffers zijn gevallen dan in dezelfde periode in 2024 en 2023. Op basis hiervan verwacht SWOV dat het aantal ernstig gewonden in 2025 waarschijnlijk weer hoger zal liggen dan in 2024. Voor het aantal verkeersdoden geldt mogelijk hetzelfde.

Op de lange termijn (tot 2040) verwacht SWOV dat het huidige aantal verkeersdoden met ongeveer 10 procent zal stijgen en het aantal ernstig verkeersgewonden met 20 procent. De grootste stijging verwacht SWOV onder fietsers en ouderen.

Meer verkeersveiligheidsmaatregelen

Om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen is er volgens SWOV aanvullend beleid nodig. Er moeten doelen gesteld worden om het risico in het verkeer structureel te verlagen. Effectieve maatregelen zijn het veilig maken van de volledige fietsinfrastructuur en het geloofwaardig ombouwen van onveilig ingerichte 50 km/uur wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km/uur wegen. Ook kunnen handhaving en de invoering van Intelligent Speed Assistance leiden tot lagere snelheden en risico's. Tenslotte zal het dragen van de fietshelm door meer fietsers bijdragen aan het terugdringen van de fietsslachtoffers.

De politiek zal moeten besluiten welke investeringen verkeersveiligheid waard is, maar onderzoek heeft volgens SWOV laten zien dat investeringen in verkeersveiligheid kosteneffectief zijn.



04-12-2025

Amsterdam wil fatbikeverbod in drukke gebieden

Het Amsterdamse college van B en W in Amsterdam wil fatbikes gaan weren uit drukke gebieden in de hoofdstad. Het Vondelpark zou de eerste zone moeten worden waar een fatbikeverbod geldt. Amsterdam wil de maatregel mogelijk maken door aanpassing van een artikel in de algemene plaatselijke verordening (APV), waarmee ooit ook de bierfiets uit het centrum verbannen is.



“Het is nu tijd om naar onorthodoxe maatregelen te kijken”, zegt wethouder verkeer en vervoer Melanie van der Horst. “We vragen het Rijk al drie jaar om maatregelen om de fatbikes aan te kunnen pakken. En ondertussen zijn de problemen de afgelopen jaren alleen maar erger geworden, met meer onveilige fatbikes op de weg en meer ongelukken waarbij soms heel jonge kinderen betrokken zijn. Ik krijg elke week berichten binnen van Amsterdammers die zeggen dat zij de weg niet meer op durven en die me smeken om fatbikes te verbieden. Dus ik voel het als mijn plicht om alles te proberen wat in mijn macht ligt om dit probleem aan te pakken.”

Banddikte

Met de aanpassing van een artikel in de APV kan een gebied worden aangewezen waar de fatbikes niet mogen rijden, op basis van meldingen van overlast en verkeersonveiligheid. Het criterium of een fiets een fatbike is legt Amsterdam op een minimale banddikte van 7 centimeter. Eerder is aangevoerd dat men op basis van de banddikte geen juridisch onderscheid kan maken tussen gewone fietsen en fatbikes, maar Van der Horst wil die strijd wel aan. “Iedereen weet dat een fatbike heel anders is dan een e-bike. De banden zijn breder, de fietsen zijn een stuk zwaarder dan gewone e-bikes en op veel fatbikes hoef je niet eens te trappen om vooruit te komen, waardoor het meer een brommer is dan een fiets.”

Vondelpark

De komende weken kunnen de stadsdelen van Amsterdam reageren op het voorstel van het college van B en W, daarna wordt het besproken in de gemeenteraad. Wanneer dit leidt tot aanpassing van de APV, wordt het Vondelpark waarschijnlijk het eerste gebied waar een fatbikeverbod gaat gelden. Het Vondelpark is een van de meest gebruikte parken in de stad, met grote fietswegen, maar ook veel wandelaars, spelende kinderen en sporters. Uit ambulancedata blijkt dat er hier veel ongevallen plaatsvinden. Als het fatbikeverbod hier is ingevoerd, kijkt men of dit in andere gebieden in de stad ook mogelijk is.



Jongen (12) op opgevoerde fatbike niet verzekerd, vader draait op voor schade

RTL Nieuws · 27 november 2025 · Aangepast: 28 november 2025

Een vader moet 6800 euro aan schade betalen omdat zijn destijds 12-jarige zoon op een opgevoerde fatbike in botsing kwam met een scooterrijder. Omdat de fiets met dikke banden een snelheid van 35 kilometer per uur kon behalen, betaalt zijn verzekering niets uit.



Dat blijkt uit een recente uitspraak van klachtencommissie Kifid. Na het ongeluk diende de vader een schadeclaim in via zijn aansprakelijkheidsverzekering. De verzekeraar weigerde de schade te vergoeden. De man was het daar niet mee eens en diende een klacht in.

Een elektrische fiets, zoals een fatbike, mag niet harder dan 25 kilometer per uur. Omdat deze fatbike 10 kilometer per uur harder kon, wordt het exemplaar niet gezien als fiets. Het is een illegale fatbike die wordt gezien als motorvoertuig. De klachtencommissie gaf de verzekeraar dan ook gelijk.

De vader beweert dat hij een 'gewone e-bike' kocht. Mogelijk was de fiets bij aanschaf al opgevoerd, maar wist hij dat niet.

De klachtencommissie ging daar niet in mee. De verzekeraar liet namelijk onderzoek uitvoeren door een expert. Uit dat onderzoek bleek dus dat de fiets veel te hard kon rijden. Ook zag de expert in het instellingsmenu van de 'fiets' dat de trapondersteuning van de fatbike pas stopte bij die snelheid. Ook al zou de vader dat niet weten, dan maakt dat niet uit. De fatbike is vanwege zijn maximaal te behalen snelheid geen elektrische fiets, maar een motorvoertuig.

Dat de jongen pas 12 jaar was toen het ongeluk plaatsvond, maakt ook geen verschil. Omdat hij jonger is dan 14 jaar, wordt zijn vader aansprakelijk voor de geleden schade.

De 6800 euro moet hij dus betalen. Dat bedrag is voor de schade aan de scooter en aan de fatbike.

Waarom ben je niet verzekerd op een illegale fatbike?

Volgens juristen heeft zo'n 90 procent van de Nederlanders een aansprakelijkheidsverzekering. Maar die keert alleen uit bij ongelukken als jouw elektrische fiets – waar de fatbike onder valt – is toegestaan op de openbare weg.

De fatbike is illegaal als hij bijvoorbeeld een verboden gashendel heeft of is opgevoerd en daardoor harder dan de toegestane snelheid van 25 kilometer per uur kan rijden. De fatbike is dan niet langer een elektrische fiets, maar een motorvoertuig. Die voertuigen vallen niet onder de particuliere aansprakelijkheidsverzekering.

Motoragenten worden op Franse snelweg ingehaald door 16-jarige op fatbike: ‘Topsnelheid was 120 km/u’

Erik Kouwenhoven, 28 november 2025

Twee motoragenten in de buurt van Marseille dachten vorige week dat ze hallucineerden toen ze tijdens het rijden op de snelweg werden ingehaald door een jongeman zonder helm op een elektrische fiets.

De twee motorrijders waren net bezig om een te hard rijdende automobilist te achtervolgen toen ze, op het moment van de onderschepping, werden ingehaald door een jongeman op een fiets. Na ongelovige blikken met elkaar te hebben uitgewisseld, reed een van de agenten met zijn BMW achter de fietser aan, terwijl zijn collega de auto controleerde.



De elektrische fiets. © La Provence

De jongen, gezeten op een elektrische fiets die overduidelijk was opgevoerd, remde onmiddellijk af toen hij de agent zag en reed vervolgens met een snelheid van ruim 90 kilometer per uur richting de volgende afslag.

Na de uiteindelijke aanhouding probeerde de jongen de politieagent, die inmiddels weer werd vergezeld door zijn collega, ervan te overtuigen dat zijn mountainbike slechts een eenvoudige elektromotor van 250 watt had.

Topsnelheid van 120 kilometer per uur

Hij beweerde dat hij verdwaald was geraakt door zijn gps te volgen, en daardoor op de snelweg was beland. De agenten geloofden zijn verhaal echter niet. Ook de bewering dat zijn ‘fiets’ slechts een motor had van 250 watt werd snel onderuitgehaald door de agenten.

De trappers waren verwijderd en het voertuig werd in werkelijkheid aangedreven door een motor van 5000 watt. Een ware krachtpatser dus, die bovendien was uitgerust met een elektronische snelheidsmeter. Door het geheugen van het apparaat uit te lezen, ontdekten de agenten zelfs dat de fiets kort daarvoor een topsnelheid van 121 kilometer per uur had geregistreerd.

E-bike in beslag genomen

Maar dankzij het ontbreken van radardetectie ontliep de jongen een boete voor een snelheidsovertreding. De tiener, oorspronkelijk afkomstig uit Marseille, werd desondanks vervolgd voor onder andere het rijden op de snelweg en het niet dragen van een helm. Zijn opgevoerde e-bike werd door de politie in beslag genomen.

Fietsersbond vraagt aandacht voor gevolgen toestaan grote Amerikaanse auto's

De Fietsersbond vraagt in aanloop naar de vergadering van de Europese Transportraad op 4 december om aandacht voor de gevolgen van het handelsakkoord waarin de EU en de Verenigde Staten hebben voorgenomen elkaars standaarden voor auto's accepteren. De Amerikaanse standaarden op het gebied van verkeersveiligheid en luchtverontreiniging zijn veel minder streng dan de Europese.



Volgens de Fietsersbond zet het accepteren van de Amerikaanse autostandaarden de levens van Europeanen op het spel. Ook nu al maken zware, brede SUV's en pick-ups de Europese wegen minder veilig. Vanuit deze bredere, hogere en langere auto's zijn fietsers en voetgangers slechter zichtbaar en de grotere massa van de voertuigen leidt tot een hoger risico op dodelijke afloop bij een aanrijding. Ook levert de hogere voorkant van de voertuigen een groter risico op voor fietsers en voetgangers.

Daarnaast worden de regels voor luchtvervuiling door voertuigen in de VS versoepeld, waardoor het toestaan van Amerikaanse auto's op de Europese wegen kan leiden tot een grotere blootstelling aan vervuilende stoffen.

Donker? Fietslicht aan!

20 november 2025

Goede verlichting op de fiets is belangrijk. Het kan ongelukken voorkomen, zeker nu het 's avonds vroeg donker wordt. Woensdag 19 november was er een actie op het Vesteplein om fietsers te wijzen op het belang van goede fietsverlichting.

Lampjes kopen

De actie was een initiatief van de lokale fietsersbond, politie Delft en de afdeling Toezicht en Handhaving van de gemeente. De politie hield fietsers zonder licht staande. Zij kregen de keuze: een boete betalen van 75 euro (exclusief 9 euro administratiekosten) en verder lopen. Of ter plekke een set lampjes kopen à 3 euro en verder fietsen.



De regels

Met een werkend voor- en achterlicht neemt het risico voor fietsers op een ongeval in het donker met circa 17 procent af. Als fietser moet u in het donker, en bij slecht zicht bij regen of mist, een voorlicht en achterlicht aan hebben. U mag hiervoor ook losse lampjes gebruiken. Daarnaast moet de fiets reflectoren hebben op de achterkant, trappers en wielen of banden.



Als het aan Fietzersbond ligt, wordt Woudseweg deels eenrichtingsverkeer: 'Auto's zullen moeten omrijden'

Debbie Valstar, 13 november 2025

De 'doorfietsroute' tussen Naaldwijk en het centrum van Delft loopt straks waarschijnlijk over de Hoornsekade in Den Hoorn. Maar Fietzersbond Delft voorziet wel een knelpunt. 'Het autoverkeer zal deels om moeten rijden.'

Nu is de weg nog wat hobbelig, gaf wethouder Michel Klijmij van Midden-Delfland dinsdagavond aan tijdens een raadsvergadering. Maar vóór 1 maart 2028 moeten fietsers er met alle gemak overheen sjezen: de Hoornsekade in Den Hoorn. De weg wordt onderdeel van de Metropolitane Fietsroute (MFR), ook wel 'snelfietsroute' genoemd, van Naaldwijk naar het centrum van Delft.

De MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag) ziet de route bij voorkeur lopen via de fietspaden langs de N223 over de A4, over de Woudseweg en Hoornsekade richting de Buitenwatersloot.

Knelpunt

Fietzersbond Delft e.o. ziet deze route ook het liefst, maar wijst wel op een 'knelpunt' in Den Hoorn: „De drukke Woudseweg tussen het kruispunt met de Rijksstraatweg en Victoria. Hier rijdt veel autoverkeer (met 50 km/u), maar is er geen fietspad, waardoor het onveilig en onprettig fietsen is. In de huidige situatie is er geen ruimte om een fietspad aan te leggen”, zo constateert de Fietzersbond in een brief.



Op de Woudseweg tussen het kruispunt met de Rijksstraatweg en Victoria is het momenteel 'onveilig en onprettig fietsen', vindt Fietzersbond Delft en omstreken. Foto © AD

Daarom stelt de Fietzersbond voor om de Woudseweg voor een deel eenrichtingsverkeer te maken voor auto's. „Zo ontstaat op de Woudseweg ruimte om ook tussen de Hoornsekade en de Victoria een fietspad te maken. Het autoverkeer zal deels om moeten rijden via de Zuidhoornseweg, maar dat kost maximaal slechts 1 minuut extra reistijd”, aldus de Fietzersbond, die ook een brug over de Kickert bij de Oranjelaan* voorstelt om te zorgen dat er niet te veel auto's rijden over het Koningin Julianaplein en de Hoornsekade.

*: inmiddels aangepast naar Van der Poellaan.
