

Berichten in de media



20-9-2026



Werken aan een veiliger verkeer

In Delft werken scholen, ouders, kinderen, studenten en de gemeente samen aan verkeersveiligheid. Met verschillende projecten worden weggebruikers bewuster gemaakt van hun gedrag. Ook kinderen, jongeren en studenten zelf leren hoe ze veiliger door het verkeer komen.

Frank van Vliet, wethouder Mobiliteit: "Een veilig verkeersklimaat begint bij een stad waarin we rekening houden met elkaar. In Delft werken we daar samen aan. Van goede schoolroutes en een toegankelijke schoolomgeving. Tot aan projecten en campagnes die bewustwording en verantwoord verkeersgedrag stimuleren."

Op deze pagina leest u meer over de verschillende initiatieven.

Samen naar school lopen

De IKC Bernadette Maria school is op uitnodiging van de gemeente gestart met een nieuw project: sCOOL2walk. Daarmee moedigt ze leerlingen aan om lopend naar school te komen. Een wisselende groep begeleiders loopt dan 's ochtends en 's middags mee met de kinderen.

"Veel leerlingen van onze school worden 's ochtends door hun ouders met de auto naar school gebracht. Het leidt tot opstoppingen en geregeld ook tot gevaarlijke situaties", zegt Jurgen Sosef, leerkracht en verkeerscoördinator van de school. "Ook rijden veel automobilisten te hard rond de school. Vooral op de Sint Jorisweg."

Stap voor stap
sCOOL2walk is een bestaand programma, dat ook in het buitenland en in andere delen van Nederland met succes wordt toe-

gepast. Sosef: "Het is een methode die je stap voor stap invoert. We zijn alvast gestart met een enquête onder ouders en leerlingen. Is er interesse? Wie wil meelopen, op welke dagen in de week? We maakten vervolgens een inventarisatie van de veiligste routes om samen te lopen."

Voorbereiding
We zitten nog in de voorbereidende fase. Als er genoeg animo is, dan starten we nog dit schooljaar met lopen. De eerste aanmeldingen zijn al binnen. We kunnen het lopen combineren

met onze verkeerslessen, dan gaan we tijdens een wandeling in gesprek. Hoe steek je het veiligst over, wat kun je wel en beter niet doen? Ook willen we dan bordjes meenemen met een rode en met een blauwe duim. Automobilisten die hard rijden krijgen van leerlingen een rode duim. Mensen die netjes rijden een blauwe.

Meer in beweging

Sosef: "Wij zijn enthousiast over de methode. Met sCOOL2walk werken we niet alleen aan veilige wandelroutes en verkeersvaardigheden van leerlingen. De kinderen zijn hiermee ook meer in beweging én de verkeersdrukke tijdens de breng- en haalmomenten neemt af. En soms organiseren we alvast een ludieke verkeersactie (zie foto). Zo blijft de boodschap beter hangen."



Foto: Bas Kijzers

Verkeerscoördinator Jurgen (in zebepak) hielp leerlingen afgelopen week veilig oversteken bij school.

Pas op: schoolzone!

Bij Kindcentrum Cornelis Musius zijn deze zomer vier hoge Juliepalen geplaatst. Twee aan de voorkant en twee aan de achterkant van het gebouw. De felgekleurde palen maken weggebruikers extra alert op de school en spelende kinderen. Ze vormen onderdeel van de beide schoolzones van het kindcentrum.

"Bij veel scholen in Delft is de inrichting van een veilige schoolzone een uitdaging. Ook bij onze school in de Wippolder", zegt Karin Zeestraten, directeur van het Kindcentrum Cornelis Musius. "Twee keer per dag is het spitsuur, tientallen kinderen en ouders komen en gaan. Maar onze wijk, met de vele nauwe straatjes, is eigenlijk niet ingericht op die verkeersstroom. Een aantal jaar geleden is al eens een ouder aangereden bij het zebrapad voor onze school."

Knelpunten in kaart

Zeestraten was daarom blij dat de gemeente kwam met het project 'Samen veilig naar school'. De school deed graag mee. "Eerst hebben we het afgelopen schooljaar de belangrijkste knelpunten rond de school in kaart gebracht", vertelt ze. "Allemaal onder begeleiding van het mobiliteitsadviesbureau Hart voor Verkeer. Leerlingen van de hoogste klassen en ouders zijn daarbij nauw betrokken. De uitkomsten waren helder: er wordt te hard gereden rond de school en de oversteekplaatsen zijn niet overzichtelijk genoeg."

Meer zicht op de weg

De gemeente is vervolgens actie gaan ondernemen, vertelt de

directeur. Ze heeft onder meer een parkeerplek verwijderd aan de achterkant van het gebouw, zodat kinderen meer overzicht op de weg bij de school hebben. In de zomer zijn ook vier Juliepalen met nog enkele kleine paaltjes geplaatst. Zeestraten: "We zijn er blij mee. Een verkeersdrempel bij deze oversteekplaats staat ook nog op de planning."

De Juliepalen worden in totaal bij zes Delftse scholen geplaatst.

Elke week informatie van de gemeente in uw mailbox?



Neem een gratis abonnement op @Delft (via www.delft.nl/nieuwsbrief)

Fatbike-simulator maakt leerlingen bewust

Basisschool Het Mozaïek liet al haar leerlingen van groep 8 eerder dit jaar ervaren hoe het is om op een fatbike/e-bike te rijden.

"Die ervaring kwam bij de meesten wel écht binnen," zegt Petra van Solingen, teamleider van de school.

"Fatbikes zijn populair onder jongeren en je ziet steeds meer heel jonge bestuurders. Ook op onze basisschool zijn er al een paar leerlingen met zo'n fiets", vertelt Van Solingen. "Helaas zijn jonge bestuurders zich niet altijd bewust van de risico's. Of nog erger: ze trekken zich er niks van aan. Zeker, daar maken wij ons ook zorgen over. Vooral omdat het aantal ongevallen met fatbikes toeneemt."

Tijdige voorlichting

De school nam daarom het aanbod van de gemeente, om mee te doen aan het project met een fatbike-simulator, graag aan. Van Solingen: "Je kunt maar beter op tijd beginnen met eerlijke voorlichting. En dan werkt een simulator beter dan een 'praatje voor de klas'." Tijdens de rit op de simulator ziet de leerling op een beeldscherm een 3D-animatie van drukke verkeers-

situaties. Terwijl de leerling trapt en stuurt, reageert de omgeving op het scherm op de acties. Onderweg komt de bestuurder onverwachte obstakels tegen, zoals plotseling overstekende voetgangers. Allemaal om de reactiesnelheid van leerlingen te testen.

Eye-openers

Van Solingen: "Die ervaring kwam bij de meesten wel écht binnen. Ze vonden het vooral moeilijk om hun snelheid goed in te schatten en tijdig te reageren. En de remweg was veel langer dan ze dachten, zeker bij een nat wegdek. Ook ondervonden onze leerlingen dat andere weggebruikers niet altijd goed kunnen beoordelen hoe snel zij op een fatbike of e-bike zijn. Allemaal belangrijke eye-openers. Ze waren duidelijk onder de indruk en dat was precies de bedoeling."

Student: stap nuchter achter het stuur

Met een nuchtere blik voelen hoe het is om met alcohol op te rijden? Tijdens de introductieweek (OWee) in augustus konden nieuwe studenten in Delft die ervaring opdoen. Met een ritje in de 3D-tripping car.

De Stichting Responsible Young Drivers (RYD) organiseerde het initiatief, in opdracht van de gemeente. De 3D-tripping car van RYD laat studenten op een realistische manier ervaren wat de gevolgen zijn van autorijden onder invloed van alcohol of drugs.

Conclusie: wie nuchter achter het stuur zit reageert sneller op verkeerssituaties. Remmen en sturen gebeuren hierdoor ook iets eerder. Die paar seconden winst kan verkeersslachtoffers voorkomen.



Omwonenden willen actie tegen 'verkeerschaos' rond Nieuwe Plantage: 'Wachten op een ernstig ongeluk'

Stijn Tieleman, 9-9-2026

Bewoners van de Nieuwe Plantage, Pieter Hendrikstraat, het Kalverbos en omliggende straten in Delft trekken aan de bel over de verkeerssituatie in hun buurt. In hun ogen is de veiligheid in het geding en is de overlast de afgelopen tijd toegenomen.

In een brief aan het stadsbestuur vragen de bewoners de gemeente snel actie te ondernemen. Volgens hen wordt de Wateringseweg steeds vaker gebruikt als sluiproute voor verkeer tussen Rijswijk en Delft.

Tijdens de spits loopt het vast door de eenbaansbruggen en de manier waarop de Nieuwe Plantage en de kruising met de Vrijenbanselaan/Wateringsevest zijn ingericht.

Dat leidt volgens hen dagelijks tot geluidsoverlast, luchtvervuiling en gevaarlijke verkeerssituaties. 'Waar automobilisten hooguit enkele minuten vertraging oplopen, worden bewoners hiermee geconfronteerd', schrijven ze.



De Nieuwe Plantage in Delft. © Jacques Zorgman

Haaks

De bewoners stellen dat de huidige situatie haaks staat op het gemeentelijke voornemen om wandelaars en fietsers ruim baan te geven en in te zetten op verkeersveiligheid en een gezonde leefomgeving.

Vooraf fietsers zouden volgens de brief gevaar lopen. Door stilstaande auto's moeten zij dagelijks uitwijken over de rijbaan of zelfs tegen de rijrichting in fietsen. Rond de Lepelbrug, de fietsoversteken en de aansluiting vanaf en richting de watertoren zouden onveilige situaties ontstaan.

De bewoners vrezen dat het slechts een kwestie van tijd is voordat een ernstig ongeluk gebeurt. Zij zeggen dat zij hun zorgen al meerdere keren bij de gemeente hebben aangekaart. Voor een structurele oplossing is volgens hen een bestuurlijke opdracht nodig.

De omwonenden vrezen dat de situatie in de toekomst verslechtert. Zij vragen verkeerswethouder Frank van Vliet (PRO) de situatie opnieuw te beoordelen, maatregelen uit te werken en met hen in overleg te gaan.

Telstaronline

Leidschenveen-Ypenburg: straks betere fietspaden en meer fietscomfort

8-9-2026

Het asfalt op de fietspaden Bitterzoetpad en Veenbespad is oud. Om het fietscomfort en de fietsveiligheid te verbeteren, vervangt de gemeente het asfalt. De werkzaamheden beginnen op maandag 14 september 2026, en zijn klaar op vrijdag 6 november 2026.



Een van de fietspaden die dichtgaat voor onderhoud. © Gemeente Den Haag

Het onderhoud aan de fietspaden duurt ongeveer 8 weken en gebeurt in 3 fasen. Let op! De planning kan altijd uitlopen door onverwachte situaties.

Tijdelijke afsluiting

Er zijn tijdelijke omleidingen tijdens de werkzaamheden. Zo kan de aannemer snel en veilig werken. In de omgeving staan borden met de omleidingsroutes. Ook is er een tijdelijke omleiding voor automobilisten in een deel van de wijk De Bras.

Bereikbaarheid omgeving

Het recreatiegebied in de buurt blijft bereikbaar. Ook winkelcentrum Ypenburg blijft bereikbaar.

Nieuwe, veilige fietspaden

Als asfalt oud is, kunnen er scheuren of gaten in komen. Dat is niet veilig. Ook verzakkingen van het fietspad zijn niet veilig. Fietzers kunnen daardoor slippen of uit koers raken. De gemeente zorgt dat de geasfalteerde fietspaden in de stad veilig blijven. Na het onderhoud gaan de fietspaden weer jarenlang mee. En fietsen ze weer comfortabel.



Fietsbuis Beneluxtunnel weer open

3-9-2026

De fietsbuis van de Beneluxtunnel is op 24 augustus 2026 weer geopend voor fietsers. Een jaar lang was deze buis dicht vanwege storingen. De bestaande roltrappen en liften zijn hersteld, getest en goedgekeurd. De bedoeling is dat deze nog in bedrijf kunnen blijven tot de renovatie van de Beneluxtunnel in de periode 2029-2031.



LEZERS SCHRIJVEN

Te onzichtbare bebording voor fietsers in Midden-Delfland

Regelmatig sturen lezers hun ingezonden mededeling naar de redactie. Deze keer gaat het over de bebording in Midden-Delfland.

Wie als fietser vanuit Rotterdam richting Delft fietst over de Delftweg (gemeente Midden-Delfland), die wordt je geacht vlak voor de Kandelaarbrug rechtsaf van de weg af te gaan om op het vrijliggend fietspad terecht te komen. Er staat op het bewuste punt weliswaar het bekende blauwe bord Verplicht Fietspad.

Doorrijden

Alleen, dat zie je niet automatisch, als je komt aanrijden. Je ziet het alleen als je echt gericht naar rechts kijkt op het punt waar de richtingaanwijzers staan. Veel fietsers houden van doorrijden, dus grote kans dat ze dat bord missen. Dat is dus een opmerkelijk vreemde constellatie, want waartoe dient dat vrijliggende rijwielpad anders dan de tweewielers een veilige verdere route te bieden? En dan moet de be-

bording dus ook helder en onontkooombaar zijn?

'Veel fietsers houden van doorrijden, dus grote kans dat ze dat bord missen'

Maar ik zie op die plek fietsers gewoon erlangs en recht door rijden waardoor ze terecht komen op het vervolg van de Delftweg, die verderop Rotterdamseweg heet - waar het au-

toverkeer 60 kilometer per uur mag. Een oplossing voor de gesignaleerde merkwaardigheid lijkt: het betreffende blauwe bord een slagje draaien zodat het voor toerijende fietsers wel zichtbaar wordt. Wat wellicht ook zou kunnen, is op de doorgaande weg een bord plaatsen: verboden inrijden voor fietsers.

Freek Boon,
Delft



> Delftweg ter hoogte van Kandelaarbrug. (Foto: Fred Boon)

Gammele fietsbrug wordt eindelijk vervangen

Frank Deutekom, 1-9-2016

NOOTDORP - De gammele fietsbrug op de grens van Den Haag en Nootdorp wordt in januari vervangen. Dat bevestigt de gemeente Pijnacker-Nootdorp. De nieuwe brug wordt een stuk breder dan het exemplaar dat er nu ligt.



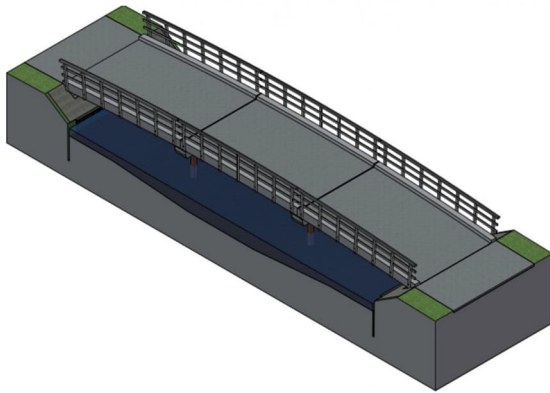
De gammele fietsbrug in Nootdorp © Omroep West

Over het huidige bruggetje ontstond in 2022 ophef omdat de constructie het dreigde te begeven. Volgens de gemeente kwam dat omdat er ook auto's overheen reden. Door verrotte steunpalen kon het brugdek dat gewicht niet aan. Als noodmaatregel werd een paaltje in het midden van het fietspad bij de brug gezet, zodat auto's er niet meer overheen konden.

Maar dat betekende ook dat zogenoemde duofietsen waarmee cliënten van Ipse De Bruggen geregeld op pad gaan, er niet meer goed meer langs konden. Na een ongeluk waarbij zo'n fiets met begeleider en cliënt omklapte werd dat paaltje weer weggehaald. Sindsdien staat er een bordje waarop staat dat de brug gammel is.

Nieuwe brug veel breder

De gemeente wilde subsidie aanvragen voor het vervangen van de brug, en daarom heeft het jaren geduurd voor er een nieuw ontwerp kwam. Dat ligt er nu. De nieuwe brug wordt ongeveer twee keer zo breed als het exemplaar dat er nu ligt, blijkt uit gemeentelijke stukken.



Zo komt de nieuwe brug eruit te zien, maar dan wit © Omroep West

Volgens de plannen worden de hekjes aan de zijanten wit geverfd. Een gemeentewoordvoerder zegt dat de brug daarmee dezelfde uitstraling krijgt als het huidige exemplaar. De totale kosten liggen rond de 550.000 euro en het werk begint in januari.

Prefab aangeleverd

De grootste delen van de brug worden kant-en-klaar aangeleverd. Wel worden de fundering en de steunpalen ter plaatse gemaakt. Alles bij elkaar denkt de gemeente dat het werk zo'n drie a vier weken gaat duren.

De brug wordt veel gebruikt door forenzen en scholieren die van Den Haag naar Pijnacker-Nootdorp willen. In het weekend is het een belangrijke toeristische fietsroute. Er komt een omleidingsroute, maar volgens de gemeente wordt daar nog op gestudeerd.

1-9-2026

Elektrische auto's te stil: mogelijke oorzaak meer fiets-ongevallen

In België is in 42 procent van de letselongevallen met een elektrische auto een fietser of voetganger betrokken, tegenover 27 procent met alle auto's. Uit onderzoek van het Belgische kennisinstituut Vias blijkt dat sommige elektrische auto's en hybrides bij lage snelheden te stil zijn, ondanks de wettelijke maatregelen om dit te voorkomen. Dit is een van de mogelijke oorzaken van het grotere aantal ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers.



Om het probleem van de stille voertuigen te verhelpen heeft de Europese Unie in 2014 voor alle elektrische auto's het AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) ingevoerd. Dit is een kunstmatig geluid waarmee alle elektrische voertuigen verplicht mee uitgerust moeten zijn. Volgens het onderzoek van Vias is dit geluid niet altijd krachtig genoeg en verschilt dit van merk tot merk.

Verschillend geluidsniveau

Het eerste deel van het onderzoek bestond uit een geluidsmeting van vijf voertuigen – 3 met verbrandingsmotor en 2 elektrische – op een afgesloten circuit. Uit de resultaten hiervan bleek dat de auto's met een verbrandingsmotor bij een snelheid van 10 km/u een vergelijkbaar geluidsniveau hebben, van ongeveer 55 dB. Het geluidsniveau bij de twee elektrische auto's, die beiden waren uitgerust met AVAS, was verschillend. De ene auto had een hoger geluidsniveau dan 55 dB, de andere juist lager.

Vooraf hybride slecht te horen

Bij 10 km/u namen de deelnemers auto's een hybride auto in 38 procent van de gevallen niet waar, tegenover 32 procent voor de elektrische auto en 27 procent voor de auto met verbrandingsmotor. Ook bij 20 km/u scoort de hybride auto het hoogst met 18 procent niet waargenomen voertuigen. Over het algemeen hadden de deelnemers met een visuele beperking iets meer moeite dan de controlegroep om auto's waar te nemen. Maar bij veel achtergrondgeluid konden ze de auto's juist iets beter herkennen.

Maatregelen in het verschiet om verkeerssituatie Delflandplein te verbeteren

Stijn Tielemans, 28-8-2026

Delft erkent dat op de rotonde bij het Delflandplein regelmatig ongelukken gebeuren, maar ziet geen toename van het aantal ongevallen. Wel werkt de gemeente aan maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.



De rotonde bij het Delflandplein in Delft is met 44 fietsongevallen in de afgelopen vijf jaar de gevaarlijkste van Nederland. © Nico Schouten

Het Delflandplein is al langer een aandachtspunt in het plan waarin de gemeente vastlegt hoe zij tot 2040 met verkeer, bereikbaarheid en vervoer omgaat.

Uit onderzoek in 2020 en 2021 bleek dat de rotonde intensief wordt gebruikt en dat weggebruikers er veel informatie tegelijk moeten verwerken. Dat zorgt voor een hoge 'rijtaakbelasting', waardoor de [kansen op fouten toeneemt](#).

Om de situatie overzichtelijker te maken, verving de gemeente in 2022 het tweerichtingsverkeer voor fietsers op de rotonde door eenrichtingsverkeer. Ook paste de gemeente het groen aan om het zicht te verbeteren.

Volgens de gemeente hebben die maatregelen effect gehad. Terwijl het aantal verkeersongevallen in de regio ongeveer is verdubbeld, is het aantal ongevallen op het Delflandplein volgens de beschikbare cijfers niet gestegen. Volgens de gemeente is dat een goed teken. Toch is de rotonde met 44 fietsongevallen in de afgelopen vijf jaar de gevaarlijkste van Nederland.

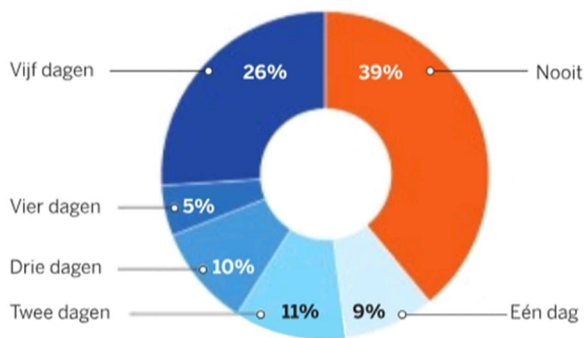
Onderzoek

Later dit jaar komt er een nieuwe maatregel: een fietsverbinding tussen de Vulcanusweg en de Röntgenweg. Die moet fietsers een alternatief bieden voor de route via het Delflandplein, waardoor het daar minder druk en dus veiliger wordt, verwacht de gemeente.

Daarnaast onderzoekt de gemeente de aanleg van een tweerichtingsfietspad langs de Martinus Nijhofflaan en een veiligere oversteek van de Papsouwselaan tussen het Pad van Troje en de Mercuriusweg. Ook die ingrepen moeten ervoor zorgen dat het fietsverkeer zich beter over de stad verspreidt en de druk op het Delflandplein afneemt.

Zes op de tien kinderen gaan op de fiets naar school

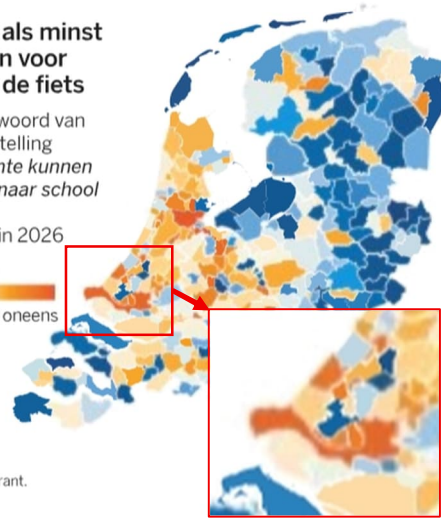
Frequentie per week waarop Nederlandse kinderen met de fiets naar de basisschool gaan, in 2024



Amsterdam als minst veilig ervaren voor kinderen op de fiets

Gemiddeld antwoord van fietsers op de stelling 'In mijn gemeente kunnen kinderen veilig naar school fietsen', per gemeente, in 2026

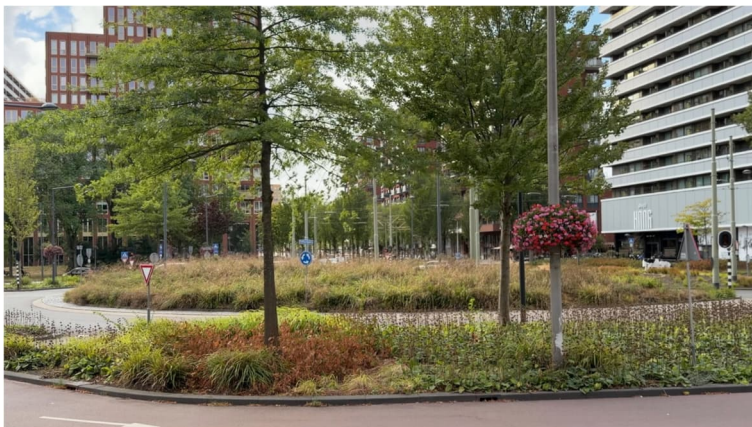
Helemaal eens
Helemaal oneens



Na ruim 40 ongelukken in vijf jaar is rotonde uitgeroepen tot onveiligste fietsplek van Nederland

Omroep Delft & Hilde Verweij, 24-8-2026

DELFT - De rotonde op het Delflandplein in Delft is afgelopen week uitgeroepen tot gevaarlijkste fietslocatie van Nederland. Volgens Independer, die cijfers van Rijkswaterstaat heeft vergeleken, zijn op de rotonde 44 ongelukken met fietsers gebeurd in de afgelopen vijf jaar. Omwonenden zien vaak gevaarlijke situaties ontstaan. 'Een rampenkruising.'



De rotonde op het Delflandplein in Delft © Omroep Delft

'Dit is een heel vervelend kruispunt', zegt een dame die op de fiets via het zebrapad de rotonde probeert te bereiken. Ze is niet de enige die kritisch is op de verkeerssituatie. Meerdere weggebruikers noemen de rotonde onoverzichtelijk en gevaarlijk.

'Een enge en gevaarlijke rotonde', vindt Attie. Volgens haar zorgt vooral de onduidelijkheid voor problemen. 'Voorheen kon je twee richtingen op fietsen. Nu is het weer één richting, maar niemand houdt zich aan de regels.'

Ook auto's botsen

Hoe snel het mis kan gaan, blijkt ook op zaterdagmiddag. Terwijl het verkeer over de rotonde stroomt, staan twee auto's in de berm na een kleine aanrijding. De betrokken bestuurders verschillen van mening over de oorzaak van het incident.

'Ik heb haar aangetikt, maar ik zat al op de rotonde dus zij heeft niet gekeken', zegt een automobilist. De vrouw in de andere auto ziet dat anders. 'Ik ben aan de achterkant geraakt en hij had nog alle tijd om te remmen.'

'Ik vind het wel veilig'

Niet iedereen ervaart de rotonde als gevaarlijk. 'Ik vind het wel veilig', zegt de 94-jarige Henk van Haaster. Volgens hem worden veel problemen veroorzaakt door fietsers die tegen de rijrichting in rijden. 'En die maken de ongelukken.'

Henk gebruikt de rotonde niet alleen op de fiets, maar ook als automobilist. 'Je moet wel uitkijken. Er zijn mensen die hem gedachteloos nemen.'

Delft scoort hoog in het onderzoek. De stad staat met 22,1 fietsongevallen per 10.000 inwoners op de vierde plaats van de Zuid-Hollandse gemeenten waar relatief veel fietsongelukken plaatsvinden.

Daarbij is in Delft dus [de gevaarlijkste rotonde van het land](#). Bij de rotonde aan het Delflandplein in de wijk Voorhof vonden in vijf jaar tijd 44 ongelukken plaats, waarbij één of meerdere fietsers waren betrokken.

De gemeente Delft is om een reactie gevraagd, maar een woordvoerder meldt dat vanwege het zomerreces van het college van burgemeester en wethouders afgelopen week geen reactie kon worden gegeven.

Ook de 85-jarige Bart kent de rotonde goed. Met een fietshelm op zijn hoofd wacht hij voor het oversteken. 'Ook in de auto is het goed te doen, maar je moet wel bedacht zijn op studenten die beide kanten op crossen.'

Dat zit ook een vrouw die tegenover de rotonde woont. 'Een rampenkruising. Zeker met die studenten die alle richtingen op gaan', vertelt ze.



Het onkruid op de rotonde van het Delflandplein staat hoog © Omroep West

Volgens haar speelt niet alleen het gedrag van weggebruikers een rol. 'Het onkruid hier maakt het ook erg onoverzichtelijk.' Terwijl ze naar een plantsoen naast de rotonde wijst, voegt ze toe: 'Je ziet niemand aankomen.'

Leiden het onveiligst

[Leiden](#) is volgens Independer de onveiligste fietsgemeente van Zuid-Holland. Per 10.000 inwoners waren er vorig jaar 34,9 ongevallen.

Wassenaar volgt met 26,9 ongevallen, gevolgd door Den Haag met 25,1 ongevallen. Ook Noordwijk (21,8 ongevallen) en Katwijk (21,5 ongevallen) staan in de top tien van meest onveilige fietsgemeenten.

Toename

In heel Zuid-Holland nam het aantal fietsongevallen de afgelopen jaren toe. In 2025 werden 6.202 ongevallen geregistreerd, 37,5 procent meer dan in 2019. Volgens Independer speelt de groei van het aantal elektrisch aangedreven fietsen hierin mogelijk een rol.



Onderzoek: bijna 30% meer fietsongevallen dan voor corona

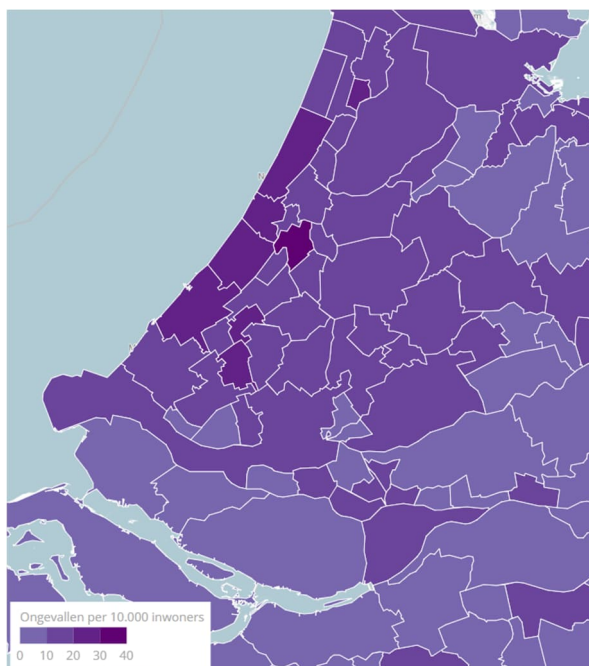
Bas Knopperts, 20-8-2026

Voor veel Nederlanders zit de zomervakantie er weer op. De fietspaden lopen vol met scholieren, studenten en werkende mensen. Extra opletten dus, want het aantal fietsongevallen is de afgelopen jaren flink gestegen. In 2025 ging het zelfs 28,4% vaker mis dan vóór corona. Weten waar in Nederland de grootste stijging is? En welke locaties het meest gevaarlijk zijn voor fietsers? Independer zoekt het uit op basis van data van Rijkswaterstaat.

Fietsongevallen: sterke stijging

De wegen worden er niet veiliger op. Vorig jaar waren er bijna 21.600 fietsongevallen in Nederland, terwijl dit aantal in 2019 'nog' op 16.800 lag. Dat is een flinke stijging van 28,4% ten opzichte van voor corona.

In sommige provincies steeg het aantal fietsongevallen nog veel sterker dan het landelijke gemiddelde. In Flevoland was zelfs een toename van maar liefst 42,1% ten opzichte van 2019. Ook in Zuid-Holland (+37,5%) en Drenthe (+35,9%) nam het aantal incidenten sterker toe dan in de rest van het land. In Delft is het sinds 2019 met 45% toegenomen. In Pijnacker-Nootdorp is er een afname van 10% en in Midden-Delfland een toename van 164%.



Fietsongevallen per 10.000 inwoners per gemeente

Vooral in Zuid-Holland relatief veel ongevallen

Of je nu op een racefiets, stadsfiets of bakfiets stapt: niet overal in Nederland ga je even veilig de weg op. Vooral in Zuid-Holland is het oppassen geblazen. Per 10.000 inwoners gebeuren hier jaarlijks 16,1 fietsongevallen. Dat is veel meer dan het landelijke gemiddelde van 11,5. Ook in Noord-Holland (14,6) en Overijssel (12) ligt het aantal hoger dan in de rest van het land.

Dit zijn de onveiligste fietsgemeenten van Nederland

Op lokaal niveau zijn de uitschieters nog veel groter. Nergens in Nederland gebeuren naar verhouding zoveel fietsongevallen als in Leiden. In de Zuid-Hollandse studentenstad ging het vorig jaar 34,9 keer mis per 10.000 inwoners. Dat is bijna drie keer zo vaak als het landelijk gemiddelde. Daarmee is Leiden, net als in voorgaande jaren, opnieuw de onveiligste fietsgemeente van Nederland. In Delft zijn er 22,1 fietsongevallen per 10.000 inwoners. In Pijnacker-Nootdorp is dat 13,1 en in Midden-Delfland 19,0.

Kruispunten en rotondes: hotspot voor fietsongevallen

Naast de verschillen tussen gemeenten wordt in het onderzoek van Independer ook ingezoomd op specifieke kruispunten, rotondes en wegvakken. Waar gebeurt het vaakst een fietsongeval? De rotonde aan het Delflandplein in Delft staat bovenaan de lijst met gevaarlijkste plekken. In vijf jaar tijd gebeurden hier maar liefst 44 ongevallen waarbij een of meerdere fietsers betrokken waren. Een andere hotspot in de buurt van Delft is de rotonde Schaapweg – Churchilllaan in Rijswijk met 22 fietsongevallen.

Aantal ongevallen met elektrische fiets gestegen

De 'gewone' fiets heeft het fietspad allang niet meer voor zichzelf. Ook e-bikes, fatbikes en speedpedelecs zijn inmiddels niet meer weg te denken. Dat is ook terug te zien in de ongevalcijfers. In 2025 was bij 22% van de fietsongevallen een elektrische fiets betrokken, terwijl dit percentage in 2019 nog op 10,6% lag.

In 55 gemeenten lag het aandeel fietsongevallen waar een elektrische fiets bij betrokken is hoger dan gemiddeld. Den Helder spant de kroon: van alle incidenten is 37,6% met een elektrische fiets.

Gevolgd door Almere (36,2%) en Beverwijk (35,6%).

In Delft was er bij 17% van de fietsongevallen een elektrische fiets betrokken (25 e-bikes, 15 fatbikes en 1 speedpedelec). In Pijnacker-Nootdorp was dat 13% (3 e-bikes, 6 fatbikes en 1 speedpedelec) en in Midden-Delfland 5% (alleen e-bikes).

Over dit onderzoek

Deze analyse is gebaseerd op BRON (Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland) van Rijkswaterstaat, de landelijke registratie van verkeersongevallen, over de jaren 2015 tot en met 2025. De data over 2025 werd gepubliceerd op 5 augustus 2026.

We selecteerden alle ongevallen waarbij minstens één fiets, e-bike, fatbike of speed pedelec betrokken was, bepaalden per ongeval de wegsituatie (rotonde, kruispunt of wegvak) en koppelden elk ongeval via het Nationaal Wegenbestand aan een specifieke locatie. Locaties zijn over de jaren heen samengevoegd tot één plek waarbij ongevallen op de directe toeleidende wegvakken (binnen 15 m) en onder gewijzigde jaar-id's bij de bijbehorende rotonde of kruispunt worden meegeteld, zodat een hotspot de hele fysieke plek weerspiegelt, zodat terugkerende knelpunten zichtbaar worden.