

Berichten in de media



10-11-2025

E-fiets niet de oorzaak van minder beweging onder jongeren

Tussen 2018 en 2023 is het aantal actieve minuten per persoon per dag licht gestegen, maar jongeren bewegen gemiddeld veel minder. Dat komt vooral doordat ze minder vaak gebruik maken van actief transport en niet omdat ze hun gewone fiets hebben vervangen door een elektrische fiets. Dit blijkt uit onderzoek van Maarten Kroesen en Milan Moleman van de TU Delft.



Kroesen en Moleman maakten voor hun onderzoek gebruik van data uit Onderweg in Nederland (ODiN) tussen 2018 en 2023 om te bepalen hoeveel minuten Nederlanders gebruik maken van de fiets, de e-fiets en wandelen. Gemiddeld steeg het aantal minuten met actieve modaliteiten van Nederlanders van 29,9 naar 32,5 minuten per dag, en dat komt omdat we meer lopen en meer gebruik maken van de elektrische fiets. Het aantal minuten op de gewone fiets is gedaald.

Het aandeel mensen dat uitsluitend via actief vervoer aan de beweegnorm voldoet is gestegen van 37 naar 39 procent. Omdat 48 procent van de Nederlanders geen gebruik maakt van actief vervoer, voldoen mensen die dat wel doen al snel aan de beweegnorm.

Jongeren voldoen minder vaak aan beweegnorm

Het gebruik van de elektrische fiets neemt in het algemeen toe naarmate men ouder wordt en vrijwel alle leeftijdscategorieën zijn tussen 2018 en 2023 minder gebruik gaan maken van de gewone fiets. Vooral onder de groep 15-17 jarigen en de groep 65-69 jarigen is het fietsgebruik gedaald en wordt dit niet gecompenseerd door het gebruik van een elektrische fiets. Het aandeel jongeren van 15-17 dat niet voldoet aan de beweegnorm is daardoor ook toegenomen.

Dieper in de data

Onderzoekers van het RIVM kwamen eerder al tot de conclusie dat er een sterke daling is van het gebruik van de fiets onder jongeren. Zij suggereerden op basis van deze resultaten dat de daling te wijten was aan de kortere reistijd op een snellere elektrische fiets. Er gaan daarom stemmen op om de elektrische fiets voor jongeren te verbieden. Dat is te voorbarig, zeggen de Delftse onderzoekers nu.

Toename jongeren als autopassagier

Volgens Kroesen en Moleman zit het echte probleem in de opkomst van een profiel van niet actief reizende jongeren die relatief vaak gebruik maakt van de auto als passagier. Ze stellen dat er mogelijk juist een kans ligt in het bevorderen van de elektrische fiets onder niet actief reizende jongeren. Als autopassagier leggen ze rond de 15 kilometer af, maar iets meer dan de 13,4 die ook de elektrische fietsers afleggen.



Chris Varekamp, 14-11-2025

Twee jonge jongens aangevallen vanwege hun fatbike

In Ter Heijde en Monster hebben deze week twee vergelijkbare incidenten plaatsgevonden, waarin agressie werd getoond naar de bestuurders van een fatbike.



Foto: archief WOS

In Ter Heijde is een 12-jarige jongen aangevallen door een volwassen man van naar schatting een jaar of 40. De man zou de jongen hebben achtervolgd en geschopt, naar verluidt omdat hij "fatbikes haat". Omwonenden zijn de jongen te hulp geschoten, waarna de man zou zijn gevlucht.

In Monster werd een andere 12-jarige jongen aangevallen door vermoedelijk een andere man. De man zou de jongen van zijn fatbike hebben afgetrokken om vervolgens de fatbike kapot te gooien. De politie geeft aan nog weinig te kunnen doen met de meldingen: "Op dit moment zijn er bij ons geen meldingen en/of aangiftes gedaan door ouders of kinderen met betrekking tot onderstaande incidenten. Wel zijn we bekend met deze berichten. Daarom is onze oproep ook om aangifte te doen wanneer iemand slachtoffer is geworden. Zo kunnen wij een beter beeld krijgen van deze signalen."



Merijn Kramer, 13-11-2025

Honderden miljoenen voor infrastructuur, nieuw dorp en tramtunnel naar Den Haag Centraal

REGIO - Het kabinet heeft ruim 600 miljoen euro vrijgemaakt voor projecten in Zuid-Holland. Zo wordt er geld gestoken in het nieuwe dorp Cortelande, de uitbreiding van het spoor en de bouw van woningen tussen Leiden en Dordrecht. Ook komt er ruimte voor een tramtunnel in de Haagse 'Spoordriehoek'. Het idee erachter? De woningbouw versnellen en de bereikbaarheid op peil krijgen.

Volgens de provincie is het een 'enorme impuls' voor Zuid-Holland. Het geld wordt voornamelijk gestoken in de bereikbaarheid rond projecten die al lopen en moet zodoende helpen bij de bouw van bijna een kwart miljoen woningen in de provincie.

Het geld komt bij twee landelijke subsidieregelingen (Woningbouw op Korte Termijn en Woningbouw en Mobiliteit) van demissionair ministers Mona Keijzer (BBB, volkshuisvesting) en Robert Tieman (BBB, Infrastructuur & Waterstaat) vandaan. In totaal stellen ze 2,5 miljard euro beschikbaar om de woningbouw en de bereikbaarheid vlot te trekken.

Voor Delft is er voor de bereikbaarheid bouwproject Schieoevers 12,4 miljoen euro beschikbaar.

Het hele artikel staat hier:

<https://www.omroepwest.nl/politiek/5035062/honderden-miljoenen-voor-infrastructuur-nieuw-dorp-en-tramtunnel-naar-den-haag-centraal>



3-11-2025

Het is weer vroeg donker: waar voel jij je onveilig op straat?

REGIO - De donkere dagen zijn weer begonnen. Tijdens deze dagen zijn sommige delen van jouw woonplaats of omgeving mogelijk minder verlicht en loop of fiets je in het donker er niet graag langs. Omroep West brengt samen met de lokale omroepen Bollenstreek Omroep, Studio Alphen, Den Haag FM, Omroep Delft en de WOS in kaart hoe veilig of onveilig onze regio eigenlijk is.

De tragische dood van de 17-jarige Lisa uit Abcoude afgelopen zomer heeft het debat over veiligheid voor vrouwen landelijk opnieuw op scherp gezet. Maar Lisa's verhaal staat niet op zichzelf.

Ook in onze regio ervaren veel vrouwen gevoelens van onveiligheid: in het uitgaansleven, op straat, in het openbaar vervoer of bij alledaagse situaties van ongewenst gedrag.

Juist daarom onderzoeken de omroepen gezamenlijk hoe groot dit probleem in de provincie is en welke stappen nodig zijn om de regio veiliger te maken voor vrouwen op straat.



Foto: ANP

Waar voel jij je onveilig?

Omroep West gaat in samenwerking met lokale omroepen in onze regio een reeks verhalen maken over dit thema. Wij zijn benieuwd naar plekken waar jij je onveilig voelt. Waar loop of fiets je liever niet alleen in het donker en waarom niet? Is de verlichting bijvoorbeeld kapot?

We zijn vooral benieuwd naar welke fietsroutes je niet prettig vindt. Bijvoorbeeld van en naar de sportclub of terugkomend van een uitgaansgebied?

Of heb je daar ooit zelf iets meegemaakt en wil je jouw verhaal met ons delen? Of ben je een cursus zelfverdediging begonnen? We horen graag jouw mening hierover. Reageer via onze socials of via de mail onderzoek@omroepwest.nl, liefst met vermelding van je telefoonnummer.

Eén op de vijf vrouwen voelt zich onveilig

Uit eerder onderzoek van Pointer bleek al dat er in onze regio honderden plekken zijn die worden vermeden door voetgangers en fietsers. Uit de meest recente cijfers van de CBS Veiligheidsmonitor blijkt dat in Nederland bijna 1 op de 5 vrouwen zich weleens onveilig voelt in de eigen buurt. In totaal ervaart bijna 45 procent van de vrouwen gevoelens van onveiligheid in hun leefomgeving. Vooral jonge vrouwen nemen vaak voorzorgsmaatregelen: bijna de helft van de 15- tot 25-jarigen kiest regelmatig een andere route om plekken te vermijden die zij als onveilig inschatten. De uitzendingen en reportages zijn te volgen via de verschillende kanalen van de betrokken omroepen. Volgers, kijkers en luisteraars worden uitgenodigd om mee te praten en hun ervaringen te delen.



Leasefiets in trek: fiets van 3500 euro kost werknemer per maand netto tussen de 60 en 70 euro

Ton Voermans, 4-11-2025

De fiets van de zaak beleeft een ongekende opmars. Een kwart van de nieuwe e-bikes wordt al geleased. Voor werknemers is het financieel heel aantrekkelijk: onderhoud en verzekering zijn inbegrepen én de werkgever betaalt gemiddeld 25 euro per maand mee aan de kosten. „De fiets wordt een van de meest gevraagde secundaire arbeidsvoorwaarden.”

Het hele artikel lees je hier:

<https://www.ad.nl/economie/leasefiets-in-trek-fiets-van-3500-euro-kost-werknemer-per-maand-netto-tussen-de-60-en-70-euro~a6ea654b/>



29-10-2025

Verschuiving in de fietspopulatie: ouderen fietsen meer, jongeren minder

Ouderen fietsen steeds vaker en leggen steeds meer afstand af terwijl jongvolwassenen minder zijn gaan fietsen. Dit is een van de resultaten uit een data-analyse van SWOV op basis van gegevens van de Lifelines-cohortstudie tussen 2014 en 2023. Deze verschuiving zou kunnen leiden tot een groei in het aantal fietsslachtoffers, dat onder ouderen nu al zeer groot is.

Onderzoekers van SWOV hebben met deze analyse de sociaaldemografische en gezondheidskenmerken van verschillende groepen fietsers in kaart gebracht. Ze gebruikten hiervoor gegevens van de Lifelines-cohortstudie, die in 2007 is geïnitieerd door de Rijksuniversiteit Groningen en Universitair Medisch Centrum Groningen om meer inzicht te geven in het ontstaan en de preventie van (chronische) aandoeningen bij mensen in Friesland, Groningen en Drenthe. Op basis van de metingen uit 2014-2017, waaraan 100.000 respondenten deelnamen, en die van 2019-2023, waaraan 60.000 respondenten deelnamen, zijn ontwikkelingen te schetsen over het afgelopen decennium.

Ouderen fietsen meer

Tussen 2014 en 2023 is het fietsgebruik onder ouderen (66-89 jaar) toegenomen van 267 naar 323 minuten per week. Ook onder volwassenen (30-65 jaar) is het fietsgebruik gegroeid, van 150 naar 172 minuten per week. In deze beide groepen is het aantal mensen dat veel fietst gegroeid, en fietsen zij vaak ook langer. Jongvolwassenen (18-29 jaar) zijn juist minder gaan fietsen, zij fietsen nu 130 minuten per week waar dat tien jaar geleden nog 136 minuten was.

Ook het aandeel jongvolwassenen dat wel eens fietst nam af: van 75 naar 68 procent. Bij volwassenen bleef dit aandeel gelijk op 73 procent, en onder ouderen nam het toe van 77 naar 83 procent.

Onder jongvolwassenen en volwassenen zijn de niet-fietsers vaker man, laagopgeleid en niet-stedelijk. Bij ouderen is er geen sociaaldemografisch onderscheid te zien tussen fietsers en niet-fietsers.



Elektrische fiets

In alle leeftijdsgroepen is het aandeel dat gebruik maakt van de elektrische fiets het afgelopen decennium gestegen. 14 procent van de jongvolwassenen, 25 procent van de volwassenen en 40 procent van de ouderen fietst nu elektrisch. Als volwassenen en ouderen bij de tweede meting meer fietsten dan bij de eerste meting dan deden ze dat vaker op een elektrische fiets dan op een gewone fiets.

Elektrische fietsers zijn vaker vrouw en zijn vaker negatiever over hun gezondheid dan gewone fietsers. Ze kampen vaker met chronische aandoeningen. Ouderen die fietsen hebben in het algemeen een betere gezondheid dan ouderen die niet fietsen. Ze hebben wel vaker chronische aandoeningen dan mensen van jongere leeftijd, maar door de elektrische fiets kunnen ze blijven fietsen. De gemiddelde gezondheid van de fietsende deelnemers aan het onderzoek is het afgelopen decennium afgenomen, niet omdat de deelnemers minder gezond werden maar door het groeiende aandeel oudere fietsers.

Verschuiving samenstelling fietspopulatie

De verschuiving in de samenstelling van de fietspopulatie, die voor een steeds groter deel uit ouderen bestaat, heeft mogelijk gevolgen voor de verkeersveiligheid omdat ouderen vanwege hun kwetsbaarheid een verhoogde kans hebben om betrokken te raken bij een ongeval met ernstig letsel. Inmiddels is bijna de helft van de dodelijke en ernstig gewonde fietsslachtoffers 70 jaar en ouder, zo blijkt uit het SWOV-rapport [De Staat van de Fietsveiligheid 2025](#). Hoewel het risico op een fietsongeval niet stijgt, zal het aantal fietsslachtoffers, mede door de vergrijzing, naar verwachting toenemen.

De profielen van kwetsbare verkeersdeelnemers die zijn geschetst in het onderzoek kunnen bijdragen aan de ontwikkeling en uitvoering van gerichte preventieve verkeersveiligheidsmaatregelen of veilige fietsstimuleringsinterventies.

Of de groei in het gebruik van de elektrische fiets ontwikkeling effecten heeft op de verkeersveiligheid moet nog nader worden onderzocht. Het is op dit moment nog onduidelijk of oudere elektrische fietsers vaker betrokken zijn bij ongevallen en of hun gezondheid daar een rol bij speelt, bijvoorbeeld door afgenomen fietsvaardigheid.

Rapport

SWOV heeft dit onderzoek uitgevoerd in opdracht van de provincies Fryslân, Drenthe en Groningen en Tour de Force. De resultaten zijn onlangs gepubliceerd in het rapport [Sociaaldemografische en gezondheidskenmerken van fietsers uit de Lifelines-cohortstudie 2014-2023](#).

Het wordt steeds onveilig op fietspaden in het Noorden: ouderen lijken boosdoener



En vrouw op een speedpedelec, een snelle elektrische fiets, in Leeuwarden. Foto: Anton Kappers

Het hele artikel lees je hier:

<https://dvhn.nl/groningen/elektrische-fiets-ouderen-veiligheid-onveilig-helm-47640896.html>



Dijlen van Vlimmeren, Stijn Tielemans, 27-10-2025

Straat met veel bijna-botsingen wordt veiliger gemaakt: ‘De situatie is zo onduidelijk’

Eerst zien, dan geloven. Zo wordt in Delft gedacht over de werkzaamheden die maandag van start gaan voor een duidelijker onderscheid tussen het voet- en fietspad op de Oude Langendijk. „We hopen maar dat het gunstig uitpakt.”

Het hemelwater glijdt van de afsluithekken aan weerszijden van de Oude Langendijk. Niemand die er acht op slaat. Diep weggedoken onder een paraplu of capuchon haast iedereen zich door dezelfde straat waar in de Gouden Eeuw kunstschilder Johannes Vermeer aan een aanzienlijk deel van zijn oeuvre werkte.

Maandag gaat een aannemer aan de slag voor een duidelijker verschil tussen het voet- en fietspad op de verbindingroute tussen het oostelijke en westelijke deel van Delft door de bakstenen strook in het midden van de straat door grijze tegels te vervangen. „Dat onderscheid is hard nodig”, oordeelt Marcel Rocha, die samen met de bekende cabaretier/presentator Jandino Aspraat eigenaar is van kledingzaak Dinmar aan de Oude Langendijk.



Op de Oude Langendijk begint maandag de herinrichting. Deze is nodig om voetgangers en fietsers beter van elkaar te scheiden. Ondernemer Marcel Rocha vindt het een goed plan. © Frank Jansen

Schaafwonden

„Zelfs voor een Delftenaar is het totaal niet helder waar hij of zij heeft te lopen, laat staan voor een toerist. Nu even niet, maar kom hier op een droge dag en je hoort dat er wat af getoeterd en gefoeterd wordt door fietsers en bromfietzers richting voetgangers.”

„Het is niet zo dat de ambulance elke dag moet komen, maar er waren de afgelopen drie, vier jaar aardig wat botsingen en valpartijen tussen fatbikers, studenten die soms roekeloos rondrijden en voetgangers, met name ouderen. Zodra wij iemand zien liggen, rennen we naar buiten met water en een doekje. Het blijft tot dusver bij schaafwonden.”

“Pin me er niet op vast, maar drie, vier jaar geleden is de straat al eens op de schop gegaan”

Marcel Rocha

Heeft hij er vertrouwen in dat die scheiding gaat werken? „Pin me er niet op vast, maar drie, vier jaar geleden is de straat al eens op de schop gegaan. We zijn er niet echt iets mee opgeschoten. Ik hoop dat dat nu wel het geval is.”

Passanten zijn op deze natte herfstochtend niet in de stemming stil te staan bij de naderende werkzaamheden. „Eerst zien dan geloven”, roept iemand in het snelle voorbijgaan. Een vrouw met een bakfiets moet ondertussen keihard remmen, omdat een voetganger komend vanaf de Markt op de Teemtsburg zijn paraplu voor zijn gezicht houdt. Het blijft dit keer bij een vertrokken gelaat.

Chiquer maar niet veiliger

De lontjes zijn kort, merken Gerben Borsje en Marco Keenen van Long John Body Wear aan de Oude Langendijk op. „Het begrip over en weer is soms ver te zoeken. De situatie is echter zo onduidelijk dat je bij een botsing of bijna-botsing niemand de schuld kunt geven. En vergeet niet dat de fietsers tegenwoordig heel hard rijden. Er zijn momenten dat zelfs wij, op de hoogte van de situatie, moeite hebben de straat over te steken, zo lastig is het in te schatten hoe hard de fietsers rijden.”

“Sindsdien is de straat er chiquer op geworden. Niet veiliger, helaas”

Gerben Borsje en Marco Keenen

„De Oude Langendijk is niet de enige straat waar dit aan de orde is. De Hyppolystusbuurt kent dezelfde betegeling. Alleen daar rijden veel minder fietsers dan over de Oude Langendijk. In het laatste jaar van de coronaperiode is, na jarenlang vergaderen, het veel te smalle trottoir verbreed en de stoeprand weggehaald. Sindsdien is de straat er chiquer op geworden. Niet veiliger, helaas.” Ook dit duo hoopt van harte op verbetering.

Niet genoeg

De Fietsersbond Delft is blij dat de gemeente erkent dat er iets moet gebeuren aan de Oude Langedijk. „Sinds de aanpassing naar de huidige situatie zijn we aan het pleiten voor verbeteringen”, stelt secretaris Mark Klein Breteler. Hij vreest dat de voorgenomen aanpassingen onvoldoende zijn. „Wij willen het liefst een duidelijk kleurverschil tussen het deel voor voetgangers en het deel voor het overige verkeer, met een aanduiding welke deel voor de voetgangers is. Nu komt er slechts een lijn in het midden, zonder uitleg wat die lijn betekent.”



Stijn Tielemans, 26-10-2025

‘Verlies cultuurhistorische waarde Buitenwatersloot niet uit het oog bij plannen Metropolitane Fietsroute’

De Commissie Behoud Stadsschoon van historische vereniging Delfia Batavorum heeft een dringende boodschap voor de lokale politiek van Delft. Bij de plannen voor de Metropolitane Fietsroute Delft-Naaldwijk mag volgens het platform de cultuurhistorische waarde van de Buitenwatersloot niet uit het oog worden verloren.



Bewoners op de Buitenwatersloot maken zich zorgen over de plannen voor de Metropolitane Fietsroute Delft-Naaldwijk. Archiefoto. © Nico Schouten

In 2011 is een speciaal onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarde van de Buitenwatersloot, met het oog op een aanvraag voor de status van beschermd stadsgezicht. Daaruit bleek dat de oude waterweg tussen Delft en Den Hoorn, met de weg en de huizen aan beide zijden, nog heel goed bewaard is gebleven.

Veel panden langs deze route zijn als historisch waardevol of zelfs als gemeentelijk monument aangemerkt, stelt voorzitter Willy Tiekstra namens de Commissie Behoud Stadsschoon van Delfia Batavorum. Toch heeft dit nooit geleid tot een officiële aanwijzing als beschermd stadsgezicht, die bescherming zou garanderen.

Tiekstra schrijft aan de gemeenteraad dat de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed erop wijst dat gemeenten volgens de Omgevingswet, die sinds 2024 geldt, in hun zogenoemde omgevingsplan verplicht rekening moeten houden met het belang van cultureel erfgoed. Bedoeld worden onder andere beschermde monumenten en archeologische waarden.

Historisch karakter

Ook in het plan van de gemeente hoe zij haar straten wil inrichten, wordt het belang benadrukt: op een foto van de Buitenwatersloot staat dat zowel het water als de oude wegen een belangrijke rol spelen in de ruimtelijke opbouw van Delft, en dat het behouden van het historische karakter van deze plekken en de gebouwen erlangs erg belangrijk is.

De Commissie Behoud Stadsschoon van Delfia Batavorum adviseert de raad dringend om bij nieuwe plannen de stadsbouwmeester en de commissie te raadplegen die beoordeelt of bouwplannen voldoen aan de gemeentelijke regels voor welstand, en om daarbij ook te kijken naar andere delen van de binnenstad, zodat het unieke, historische karakter van Delft behouden blijft.



Dijlan van Vlimmeren, 22-10-2025

Politiek maakt zich zorgen: verbaasd dat vooral de 30 kilometerzones onveilig zijn

Politici in Pijnacker-Nootdorp maken zich zorgen. Weggebruikers in deze gemeente blijken vaker het slachtoffer zijn van een verkeersongeval dan die in vergelijkbare regio's. „Dat die ongelukken vooral op 30 kilometerwegen plaatshebben, daar kijken we van op.”

Zie voor het hele artikel:

<https://www.ad.nl/pijnacker-nootdorp/politiek-maakt-zich-zorgen-verbaasd-dat-vooral-de-30-kilometerzones-onveilig-zijn-a31b91aa/>



16-10-2025

Onderzoek conflicten met fietsers op VRI-kruispunten buiten de bebouwde kom

Fietsers die buiten de bebouwde kom een kruispunt met verkeerslichten oversteken komen ruim drie keer minder vaak in conflict met motorvoertuigen dan op een geregeld kruispunt binnen de bebouwde kom. Dit blijkt uit recent onderzoek van SWOV. De belangrijkste oorzaken van de conflicten die wél optreden waren door rood rijdende fietsers en fietsers die tegen de rijrichting in het kruispunt oversteken.

Voor het onderzoek maakte SWOV twee weken lang videobeelden op 22 takken van 16 kruispunten buiten de bebouwde kom.

Minder conflicten

Uit de resultaten bleek dat overstekende fietsers buiten de bebouwde kom drie keer minder vaak betrokken zijn bij een conflict dan binnen de bebouwde kom, terwijl het aantal motorvoertuigen buiten de bebouwde kom veel groter is. Hoewel het aantal conflicten dus veel lager is dan binnen de bebouwde kom, kunnen eventuele ongevallen buiten de bebouwde kom vaker tot ernstig letsel leiden, waardoor ook deze kruispunten aandacht verdienen.

Fietsers door rood of tegen de richting in

De analyse van de videobeelden liet zien dat in driekwart van de waargenomen conflicten de fietser zeer waarschijnlijk door rood reed. Andere oorzaken waren traag afrijden van rechts afslaan (zware) motorvoertuigen, roodlichtnegatie van motorvoertuigen en congestie op de afrijdende rijbaan.

Als fietsers tegen de rijrichting in overstaken leidde dat relatief vaak tot conflicten, tot wel 25 keer meer dan als fietsers in de juiste richting oversteken op één- of tweerichtingsoversteken.

Enkele aanbevelingen zijn:

- Aanpassing van de fietsoversteek bij veel spookfietsers, bijvoorbeeld door hier een tweerichtingsoversteek van te maken.
- Uitbuiging van de fietsoversteek – dit wordt buiten de bebouwde kom nu niet standaard voorgeschreven.



Debbie Valstar, 11-10-2025

Bewoners zien weinig in plan voor tweerichtingenfietspad bij gevaarlijk kruispunt: 'Komen dorp nu al amper uit'



Inloopbijeenkomst voor inwoners van Maasland bij het Trefpunt, afgelopen woensdag. De gemeente Midden-Delfland presenteert de gekozen kortetermijnoplossing om de fietsveiligheid op het kruispunt Maassluiseweg en Oude Veiling te verbeteren. © Thierry Schut