

Berichten in de media



Automobilist rijdt massaal te hard op 30 kilometerwegen: 'Bordje vervangen werkt duidelijk niet'

David Bremmer, 19 mei

Automobilisten houden zich op de meeste nieuwe 30 kilometerwegen in gemeenten totaal niet aan de lagere snelheid. Gemiddeld rijden ze ruim 35 kilometer per uur, regelmatig nog veel harder. Dat blijkt uit nieuw onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).



Een groeiend aantal gemeenten kiest voor 30 kilometerzones in plaats van 50 op grotere wegen binnen de bebouwde kom.
© Nico Schouten

Nu het aantal fietsongelukken blijft stijgen, kiest een groeiend aantal gemeenten voor 30 kilometerzones in plaats van 50 op grotere wegen binnen de bebouwde kom. Het SWOV, dat kabinet en overheden adviseert over verkeersveiligheid, onderzocht hoe goed automobilisten zich aan de lagere limiet houden.

Onderzoekers zoomden daarom in op 54 wegen die tussen 2015 en 2025 zijn omgedoopt van 50 kilometer per uur naar zogeheten GOW30-wegen: gebiedsontsluitingswegen waar nog maar 30 gereden mag worden. Voor het onderzoek werd gebruikgemaakt van *floating car data* van TomTom, geanonimiseerde gps-gegevens van navigatiesystemen.

De conclusies stemmen weinig vrolijk. Gemiddeld zijn automobilisten slechts 4 kilometer per uur zachter gaan rijden op de kersverse 30 kilometerwegen. Op slechts een vijfde van de onderzochte locaties ligt de snelheid daadwerkelijk onder de nieuwe limiet van 30 kilometer per uur.

SWOV: borden vervangen is duidelijk niet genoeg

Gemiddeld rijden automobilisten 35,3 kilometer per uur. En 15 procent - bijna één op de zeven bestuurders - rijdt bijna 44 kilometer per uur. Vooral 's avonds en 's nachts is de verleiding groot om het gaspedaal in te trappen. In die meestal rustige uren rijden automobilisten circa 3 kilometer per uur harder dan overdag.

Kruispunt na acht maanden weer open, geduld buurtbewoners op proef gesteld

Feel Good Radio, 15 mei

PIJNACKER - Het kruispunt van de Katwijkerlaan met de Nieuwkoopseweg in Pijnacker is weer open voor verkeer. Het kruispunt is de afgelopen maanden opnieuw ingericht. De afsluiting zorgde voor flink wat overlast in de buurt. De bereikbaarheid kwam in de knel en belangrijke post, zoals rouwkaarten, kwam volgens bewoners niet meer aan.

De maandenlange hinder moet er wel voor zorgen dat het kruispunt voortaan veiliger is en dat verkeer soepeler door kan rijden. De weg is overzichtelijker gemaakt door aangepaste lijnen en duidelijk gemarkeerde oversteekplaatsen.

Wethouder Bart van Straten (VVD, verkeer) stelt dat het kruispunt [klaar is voor de toekomst](#). Volgens hem sluit de nieuwe inrichting beter aan op de groei in de omgeving en verbetert het de doorstroming in de gemeente.



Het vernieuwde kruispunt bij de Katwijkerlaan in Pijnacker © Feel Good Radio

Aan die rompslomp komt nu een eind, aangezien de weg weer open is. Toch is het project zelf nog niet helemaal klaar. De gemeente werkt de komende tijd nog verder aan de herinrichting van de Katwijkerlaan.

Daarbij gaat het onder meer om verbeteringen voor fietsers, de aanleg van een damwand en de bouw van een nieuwe brug bij de Reesloot. Met de opening van het kruispunt is de ergste overlast voor omwonenden wel voorbij.

Nieuwe bewoners willen minder sluipverkeer: 'Nauwelijks nog gesprekken mogelijk in eigen tuin'

Debbie Valstar, 14 mei 2026

Als bewoners van de nieuwe huizen aan de Sionsweg buiten willen zitten in hun tuin, komt er zo veel herrie van verkeer op de Noordhoornseweg dat ze elkaar soms bijna niet meer kunnen verstaan. Nu vragen ze de gemeenten Rijswijk en Midden-Delfland om maatregelen.



Noordhoornseweg met aan overzijde de nieuwbouwwoningen aan de Sionsweg. © AD

De achtertuinen van de nieuwe woningen grenzen aan het water. Mogelijk is er vooraf niet goed gekeken naar de impact van het verkeer over de tegenoverliggende Noordhoornseweg in Den Hoorn, stellen de bewoners, die er sinds december 2025 wonen.

Het verkeersgeluid weerkaatst hard over het water en tussen hun woningen. Ook rijden auto's en ander verkeer er volgens hen soms zo hard dat het gevaarlijk wordt, zeker voor voetgangers - er liggen geen stoepen op de Noordhoornseweg.

De bewoners denken dat er een hoop sluipverkeer over de weg gaat richting de A4. In een brief aan de gemeenteraden van Rijswijk en Midden-Delfland vragen ze of de Noordhoornseweg op dezelfde manier kan worden beoordeeld als de Kristalweg in Delft en de Lookwatering in Den Hoorn, waar alleen bestemmingsverkeer mag komen. Die wegen zijn vergelijkbaar, vinden ze.

Ook vragen ze in hun brief of de gemeenten een onderzoek kunnen starten naar onder meer de geluidsbelasting, het sluipverkeer en de gereden snelheden. Hierna zouden er passende maatregelen getroffen kunnen worden.

Reactie gemeenten

Een woordvoerder van gemeente Rijswijk laat weten: „De gemeente Rijswijk heeft de brief van de bewoners in goede orde ontvangen en neemt deze zorgvuldig in behandeling.” Rijswijk wil de situatie gezamenlijk beoordelen met Midden-Delfland.

Bij de gemeente Midden-Delfland zijn - op de bewonersbrief na - geen meldingen bekend van structurele overlast.



Focusflitser: slimme camera kan voor veel boetes zorgen

Redactie Den Haag, 13 mei

Automobilisten en fietsers moeten extra op gaan letten in de regio door de komst van nieuwe focusflitsers. De slimme camera's, die mensen kunnen detecteren die op de telefoon zitten achter het stuur, zijn vanmiddag geplaatst langs de 's-Gravenzandseweg in Monster en langs de Woudseweg in Den Hoorn.



Een focusflitser op de Hofweg in Nootdorp © Omroep West

Er zijn volgens Omroep West al veel boetes gegeven:

- Midden-Delfland: 2180
- Pijnacker-Nootdorp: 1063
- Delft: 1222



Zijn smallere fietspaden gevaarlijker?

30 april 2026

Het aantal ernstig verkeersgewonden onder fietsers stijgt al jaren. Volgens de Staat van de Fietsveiligheid 2025 van SWOV vormen fietsers inmiddels 70% van alle ernstig verkeersgewonden, met 4.910 ernstig gewonde fietsers in 2023 (1). Deze stijging doet zich hoofdzakelijk voor bij fietsongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig. Inmiddels gaat dit al om ruim 80% van alle ernstige gewonde fietsers.

Vooraf enkelvoudige fietsongevallen komen vaak voor. Juist bij dit type ongevallen speelt de infrastructuur, en specifiek de breedte van fietspaden, mogelijk een belangrijke rol. Daarom richten we ons in dit onderzoek uitsluitend op deze categorie en gebruiken we in het vervolg van dit artikel de term 'fietsongevallen' als verkorte aanduiding voor 'fietsongevallen zonder betrokkenheid van motorvoertuigen'.



Foto: Shutterstock

Uit experimenteel onderzoek is bekend dat fietsers op bredere fietspaden meer afstand houden tot elkaar en tot de rand van het fietspad, waardoor de kans op onderlinge botsingen en bermongevallen afneemt. De feitelijke onderbouwing van de relatie tussen fietspadbreedte, fietsintensiteit en het risico op dit type ongevallen was echter tot voor kort beperkt.

Resultaten

Tabel 1 geeft een globaal overzicht van de fietspaden die zijn onderzocht. Ongeveer de helft van de lengte aan fietspaden in de dataset voldoet aan de breedterichtlijn (labels A en B), terwijl de andere

helft bestaat uit paden die als substandaard zijn geclassificeerd (labels C t/m F). De tabel toont daarnaast hoeveel zelfgerapporteerde fietsongevallen per categorie in het onderzoek zijn meegenomen.

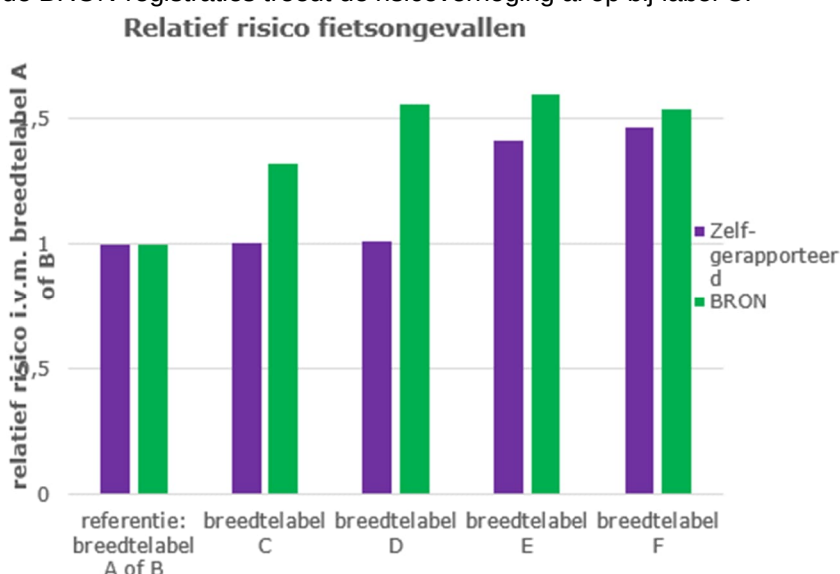
	Fietsen/uur	A	B	C	D	E	F
Eenrichting-fietspad	250 à 400	> 4,0 m	> 2,7 m	> 2,0 m	> 1,7 m	> 1,2 m	> 1,0 m
	850 à 1050	> 4,0 m	> 3,6 m	> 2,7 m	> 1,8 m	> 1,2 m	> 1,0 m
Tweerichtingen-fietspad	200 à 300	> 4,4 m	> 3,6 m	> 2,7 m	> 2,5 m	> 1,8 m	> 1,0 m
	950	> 6,3 m	> 5,2 m	> 4,4 m	> 3,6 m	> 2,7 m	> 1,0 m

Minimale breedte van fietspaden bij 4% brommers/snorfietsen, afhankelijk van aantal fietsers per uur

Breedtelabel	Fietskm (x miljoen)	Lengte (x 1000 km)	Zelfgerapporteerde ongevallen	BRON ongevallen
A & B	3,47	4,88	326	639
C	4,38	3,43	331	849
D	2,44	1,15	147	433
E	0,76	0,23	49	108
F	0,31	0,03	14	33
Totaal	11,36	9,72	867	2062

Gebruikte data per breedtelabel van het fietspad

Figuur 1 toont de kernuitkomsten van de regressieanalyse als relatief risico: de kans op een fietsongeval op een fietspad met een bepaald breedtelabel, gecorrigeerd voor de etmaalintensiteit van het fietsverkeer. Voor deze ongevallen is het risico verhoogd op paden met label E of F. Op basis van de BRON-registraties treedt de risicoverhoging al op bij label C.



Figuur 1 Relatief risico fietsongevallen per breedtelabel (ref. = A/B), gecorrigeerd voor etmaalintensiteit

Conclusie

Dit onderzoek toont aan fietspaden die te smal zijn voor de hoeveelheid fietsverkeer, en die daarom een lager breedtelabel hebben, significant meer fietsongevallen hebben. Vooral paden met label E en F verdienen prioriteit bij herinrichting of verbreding. Door deze data en inzichten kunnen wegbeheerders effectiever bepalen waar verbreding of aanpassing van fietspaden de meeste veiligheidswinst oplevert.



provincie
Zuid-Holland



Samen verder fietsen.

Nieuwsbrief van het provinciale
fietsplan 'Samen verder fietsen'

Fietsers krijgen sneller groen met fietsapp op telefoon

28 april 2026

Fietsers in Zuid-Holland krijgen sneller groen licht met een app. "Het is alsof je al op de knop van een verkeerslicht drukt terwijl je aan komt fietsen."

Sneller groen krijgen werkt via de app 'Da's zo gefietst'. Wanneer een fietser een slim verkeerslicht nadert, stuurt de app anoniem een seintje naar het verkeerslicht. Hierdoor kan het precies op tijd op groen springen. Zo hoeven fietsers minder vaak te stoppen.

Met de app krijgen fietsers niet altijd direct groen licht. De slimme verkeerslichten houden ook rekening met bijvoorbeeld ambulances, openbaar vervoer en verkeersdoorstroming. De app werkt bij slimme verkeerslichten door heel Nederland.



De app laat zien met welke verkeerslichten contact is gelegd

Alsof je alvast op de knop drukt

In Zuid-Holland staan in totaal 346 slimme verkeerslichten. De komende jaren worden steeds meer verkeerslichten omgebouwd tot slimme verkeerslichten. Daardoor kunnen fietsers op meer plekken sneller groen krijgen.

Het sneller groen krijgen werkt volledig anoniem. De app weet waar alle slimme verkeerslichten in Nederland staan. Komt de app in de buurt, dan maakt de app voor dat verkeerslicht tijdelijk contact op een manier die niet te herleiden is naar een persoon of toestel. Ritgegevens blijven binnen de app en worden niet gedeeld met verkeerslichten of externe partijen.

Da's zo gefietst kan in heel Nederland worden gebruikt en is gratis te downloaden via App-store of Google-play.



Fietzersbond

Fietsers weer grootste groep slachtoffers in verkeer

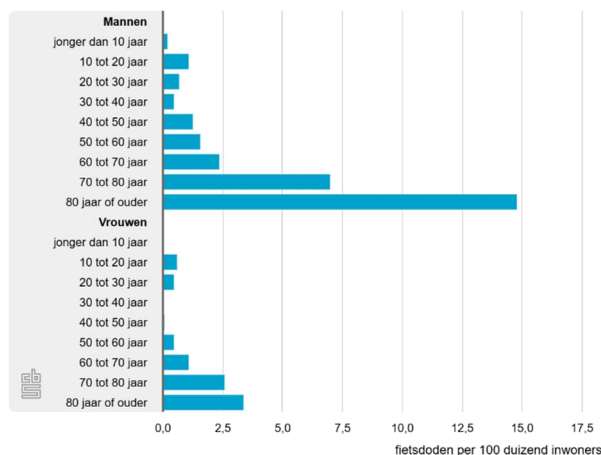
24 april 2025

In 2025 kwamen 281 fietsers om het leven in het verkeer, blijkt uit nieuwe cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Al sinds 2020 vormen fietsers de grootste groep verkeersslachtoffers. De Fietzersbond slaat alarm en roept het kabinet op tot actie. "We weten

wat werkt: lagere snelheden en veilige infrastructuur redden levens. Maar daar is wel structureel geld voor nodig.”

In 2025 overleden 35 meer fietsers in het verkeer dan in 2024. 55% van de fietsers kwam om het leven na een botsing met een gemotoriseerd voertuig. Opvallend is dat de toename van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers vooral wordt verklaard door een stijging onder mannen van 70 jaar en ouder. In 2025 ging het om 118 van de 281 overledenen, 40 meer dan het jaar ervoor. Hiervoor is nog geen duidelijke verklaring. Het grootste deel van de overleden fietsers in alle leeftijdscategorieën is een man.

Fietsdoden per 100 duizend inwoners, 2025



Uit het eerder verschenen rapport ‘Staat van Fietsveiligheid 2025’ blijkt dat de meeste verkeersslachtoffers onder fietsers vallen op 50 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom (40%). Daar delen fietsers en auto’s vaak dezelfde weg, waarbij het verschil in snelheid groot is. En hoe hoger de snelheid, hoe ernstiger de gevolgen van een botsing.

Een lagere maximumsnelheid is een van de meest effectieve maatregelen. Daarom pleit de Fietsersbond voor 30 km/u als wettelijke norm binnen de bebouwde kom.



Fietsmaatjes Delft wil uitbreiden, maar heeft meer geld nodig om een extra stalling te bouwen

Maurice Gispen, 21 april 2026

Animo genoeg voor de Fietsmaatjes in Delft. Tientallen vrijwilligers die met ‘gasten’ op een duofiets door de stad willen scheuren zijn er al. Een deel van het benodigde geld om een extra fietsenstalling te kunnen bouwen ontbreekt echter nog.



Van links naar rechts: Michal Kolmas van de Delftse Tennisbond met Bram Jacobse en Germen ter Horst van Fietsmaatjes.
© Nico Schouten

En zonder fietsenstalling kan Fietsmaatjes niet aan de groeiende vraag voldoen. Het initiatief biedt gasten, Delftenaren die niet meer goed ter been zijn of niet vaak meer buiten komen, de mogelijkheid om samen met een maatje door de stad trappen.

Het initiatief begon vorig jaar september. Eerst met twee fietsen, maar al snel werd duidelijk dat een derde en misschien zelfs een vierde fiets nodig waren. Door gebrek aan een extra stalling kan de derde fiets alleen nog niet direct in gebruik genomen worden. Het streven is dat dit in juni wel lukt. Momenteel hoeven enthousiastelingen nog *nét* niet in de wachtrij als ze wekelijks een rondje willen maken. Dat wil het bestuur zo houden. Dus gingen de initiatiefnemers op zoek naar een plek om de extra fietsen te stallen. De Delftse Tennisbond was zo aardig een stukje grond beschikbaar te stellen. De grond is er dus, maar nu de stalling nog.



Fietspad Gerberasingel geopend voor betere Hofpleinroute

Regioedactie, 20 april 2026

De Hofpleinroute tussen Den Haag en Rotterdam is nu compleet dankzij de aanleg van een ontbrekend stuk fietspad bij de Gerberasingel in Berkel en Rodenrijs. Het nieuwe deel van 180 meter verbetert de snelheid, veiligheid en het comfort voor fietsers.



Wethouder Simon Fortuyn (r) en Marc van Leeuwen (MRDH) openen het nieuwe fietspad. ©

De Hofpleinroute is een langeafstandsfietsroute die het Hofplein in Rotterdam verbindt met de Hofvijver in Den Haag. Het traject loopt ook door Berkel en Rodenrijs, waar tussen de Gerberasingel en het Kasteel nog een schakel ontbrak. Dit deel is nu aangelegd en feestelijk geopend. Voorheen moesten fietsers omrijden via de Gerberasingel, wat leidde tot minder veilige situaties. Met het nieuwe fietspad is de kwaliteit van de route aanzienlijk verbeterd.

De Hofpleinroute maakt deel uit van het regionale fietsnetwerk van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH). Deze route verbindt woonkernen in Lansingerland met werkgebieden in Rotterdam-Noord, Rotterdam Centrum, Haagse bedrijventerreinen zoals Forepark en de Binckhorst en de ministeries in het centrum van Den Haag.

Eerste 30 km-flitser in Rotterdam grijpt hard in, bijna 34.000 boetes in drie maanden

Marion Keete, 17 april 2026

Voor het eerst stond er in Rotterdam een flitspaal in een straat waar een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur is toegestaan. En die heeft in korte tijd veel automobilisten geflitst: in drie maanden tijd was het 33.971 keer raak.



Deze flitser handhaaft bij 30 km per uur. © Rijnmond

Het is voor het eerst dat de gemeente op deze manier handhaaft op 30 km/u. Dat bleek nodig, want ook vier jaar na de snelheidsverlaging van 50 naar 30 werd er nog altijd structureel te hard gereden op de Walenburgerweg in Rotterdam-Noord. Daar werd de 30 km-zone al in 2022 ingevoerd. Er hangen borden en de snelheid staat op het asfalt. Toch bleven er klachten van bewoners en ondernemers over hardrijders.

Verrassing

Daarom werd hier een mobiele flitspaal geplaatst. Voor veel automobilisten kwam die als een verrassing: duizenden kregen een boete van minimaal 70 euro, vaak meer.



De Walenburgerweg in Rotterdam-Noord © Rijnmond

'Harde les' werkt

Bijna 34 duizend overtredingen in drie maanden is veel. Dat vindt ook verkeerswethouder Pascal Lansink-Bastemeijer, al noemt hij het tegelijk een succes. "Het waren ontzettend veel boetes, maar de cijfers laten ook zien dat automobilisten ervan hebben geleerd. Dat zie je aan de sterke daling in korte tijd."

In januari, de eerste maand, werden nog zo'n 16 duizend automobilisten geflitst - ongeveer één op de dertien. In maart waren dat er nog 5600: één op de 45.



Flexflitser Walenburgerweg

aantal geregistreerde sancties		
januari	 16033	1 op 13
februari	 12364	1 op 26
maart	 5574	1 op 45
opgeteld	 33971	

Verkeersboetes van de flexflitser Walenburgerweg © CJIB/CVOM

“Dit is de ontwikkeling die we willen zien”, zegt Ivo van der Bruggen van het Openbaar Ministerie (CVOM). “De dalende trend laat zien dat automobilisten hun rijgedrag aanpassen. Dat is precies het doel van de flexflitser.”

Overtredingen op een 30 km-weg worden zwaarder beboet dan op een 50 km-weg. Dat komt doordat fietsers en voetgangers zich dicht bij het autoverkeer bewegen. Als automobilisten daar de regels overtreden, levert dat direct gevaar op voor kwetsbare weggebruikers.



Succesfactoren van Vlaamse regionale deelfietssystemen

18-03-2026

Een aantrekkelijke prijs, een volledige dekking over het gebied en beschikbaarheid van fietsen op alle locaties zijn belangrijke succesfactoren voor een regionaal deelfietssysteem. Dit blijkt uit een rapport van Fietsberaad Vlaanderen waarin twee deelfietssystemen uit de Vlaamse vervoerregio's zijn geanalyseerd.

Vlaanderen heeft al sinds een aantal jaren deelfietssystemen op regionaal niveau. Sinds 2022 zijn de deelfietsen van Donkey Republic beschikbaar in de hele vervoerregio Antwerpen, en in 2024 is dit gebied uitgebreid met de aansluitende vervoerregio's Mechelen en Waasland. Daarna zijn nog in vijf andere vervoerregio's regionale deelfietsprojecten van start gegaan. In heel Vlaanderen bedraagt het aantal deelfietsritten momenteel zo'n tien miljoen per jaar. Ruim 70 procent daarvan wordt afgelegd op Velo deelfietsen binnen de Stad Antwerpen.



Analyse

Fietsberaad Vlaanderen analyseerde in samenwerking met adviesbureau The New Drive de bestaande regionale deelfietssystemen in de VVR's Antwerpen en Vlaamse Ardennen en Dender om na te gaan welke lessen hieruit geleerd zijn. Dit onderzoek bestond uit een kwalitatieve en een

kwantitatieve analyse en gesprekken met de betrokken overheden en aanbieders.

Uit de resultaten blijkt onder meer dat een regionaal deelfietssysteem moet voldoen aan een aantal minimale kwalitatieve basisvereisten op het gebied van technische kwaliteit, dienstverlening en organisatie. De fietsen moeten technisch in orde zijn, stevig, duurzaam en comfortabel. Het ophalen en terugbrengen van de fietsen moet gebruiksvriendelijk zijn, liefst op vaste punten zodat er geen verrommeling van de openbare ruimte is. De fietsen moeten ook steeds voldoende verspreid zijn over de ophaalpunten, waardoor ze bijna altijd beschikbaar zijn. Idealiter is het deelfietssysteem per regio zo uniform mogelijk, met één aanbieder. Er moet een goed bereikbare klantenservice zijn en rapportages waarmee de overheid inzicht heeft in hoe het systeem presteert.



In ieder geval tijdelijk meer stallingsruimte: Delft huurt plek voor nieuwe fietsenstalling binnenstad

Stijn Tielemans, 17 april 2026

Delft huurt vanaf volgende maand een voormalig winkelpand aan de Brabantse Turfmarkt om er, in ieder geval tijdelijk, een nieuwe fietsenstalling van te maken. Het gaat om het pand op nummer 65, waarin eerder telecomwinkel Vodafone zat.



Met de nieuwe stalling wil de gemeente de te verwachten grote druk op het fietsparkeren in de binnenstad verminderen. En er is volgens Delft al langere tijd sprake van een structureel tekort aan plekken om fietsen binnen te stallen.

De locatie is gekozen omdat die ligt aan belangrijke fietsroutes en goed te bereiken is vanuit winkels en andere bestemmingen voor fietsers. De stalling is in eerste instantie bedoeld voor bezoekers en werknemers van de binnenstad en wordt gratis en bewaakt. De openingstijden zullen waarschijnlijk vergelijkbaar zijn met die van andere stallingen in de omgeving, zoals aan de Voldersgracht en de Oude Langendijk.

800 fietsen

De stalling maakt deel uit van een overkoepelend plan om het fietsparkeren in de binnenstad te verbeteren. Op korte termijn kijkt de gemeente ook naar andere panden die tijdelijk kunnen worden omgebouwd tot fietsenstalling. Op langere termijn onderzoekt Delft neerzetten van een grote fietsenstalling aan de rand van de binnenstad met plek voor meer dan 800 fietsen.
