

Berichten in de media



Fietspaden tussen de dorpen voelen nog te onveilig: 'Sommige mogen best donker blijven'

Debbie Valstar, 18 maart 2026

Zo'n zestien fietspaden in Midden-Delfland moeten dringend 'veiliger' worden gemaakt, volgens Fietzersbond Delft. Vooral vrouwen fietsen hier in het donker niet op hun gemak. Toch mogen sommige fietspaden bewust minder verlicht blijven. „Het is niet de bedoeling dat we alles kaal gaan snoeien.”

Fietzersbond Delft liet een team van vijf mensen uitzoeken, op verzoek van gemeente Midden-Delfland, hoe de beleving van veiligheid op 27 fietspaden beter kan: van de Noordhoornseweg in Den Hoorn tot het Molenslootpad in Maasland. Wat blijkt: zo'n zestien fietspaden moeten hoognodig worden aangepakt.



Secretaris Mark Klein Breteler van de Fietzersbond op de Tramkade tussen Den Hoorn en Schipluiden, waar het aantal lantaarnpalen minimaal zou moeten worden verdubbeld voor een veiliger gevoel. © Nico Schouten

Het onderzoek naar de sociale veiligheidsbeleving startte afgelopen november, na [politieke vragen van OGP en CDA](#) over slecht verlichte routes. De gemeente droeg zelf 26 locaties aan die mogelijk onveilig voelden. Daar voegde de Fietzersbond er zelf nog een aan toe: „Het Broertjespad bij Abtswoude”, aldus secretaris Mark Klein Breteler van Fietzersbond Delft (en omstreken). „Daar is het voor auto's goed verlicht, maar voor fietsers niet.”

Tussen de dorpskernen

Fietsen in Midden-Delfland is anders dan in buurgemeenten als Delft, legt de secretaris uit: „Er liggen hier vrij veel fietspaden tussen de dorpskernen in, buiten de bebouwde kom. Dat geeft nogal eens een onveilig gevoel, zeker als er verlichting ontbreekt.”

Zo moet de verlichting op de Tramkade hoognodig worden verbeterd; de straatlantaarns zouden daar 'veel te ver uit elkaar staan'. Fietsers kunnen weliswaar ook de Rijksstraatweg pakken om van Den Hoorn in Schipluiden te komen, maar die weg, waar een maximumsnelheid geldt van 60 kilometer per uur, is een stuk minder verkeersveilig. Conclusie van de Fietzersbond: verdubbel het aantal lantaarnpalen.

Vrouw voelt zich vaker onveilig

Volgens onderzoek van de Fietzersbond uit december 2022 voelen vrouwen zich vaker onveilig op de fiets in het donker dan mannen (respectievelijk 95,7 procent en 82 procent). In het donker voelen fietsers zich het vaakst onveilig in het buitengebied (55 procent).

Klein Breteler: „Vrouwen letten tijdens het fietsen meer op hun omgeving. Slecht zicht door begroeiing kan daarbij sneller een onveilig gevoel geven.”

“Hele dikke bomen zijn ook eng, want daar kan iemand achter gaan staan”

Mark Klein Breteler

Daar zijn oplossingen voor: „Bomen kun je het beste zo snoeien dat de onderste 2 meter van de stam kaal is. En hele dikke bomen zijn ook eng, want daar kan iemand achter gaan staan. Struiken zet je het liefst niet vlak bij een fietspad.”

Maar meteen overal de snoeischaar in zetten? Dat hoeft nou ook weer niet van de Fietzersbond. „Het is echt niet de bedoeling dat we alle vegetatie weghalen”, aldus de secretaris. Die slag om de arm houdt het college van burgemeester en wethouders zelf ook: lichthinder en effecten op flora en fauna wegen mee in het besluit een fietspad aan te passen. Naast de kosten voor aanpassing en onderhoud.



Het fietspad tussen Schipluiden en Maasland. © AD

Sommige fietspaden mogen dan ook bewust ‘onveilig’ worden gehouden, als het aan de Fietzersbond ligt: dat betreft zes van de 27 onderzochte locaties. Het gaat om wegen die fietsers vooral voor hun plezier pakken, zoals het Meerpad en het Foppenpolderpad. Klein Breteler: „Als je vijf minuten omfietsst en dan wél over een sociaal veilige route kan rijden, hoeft dat fietspad niet te worden aangepast.”

Fietzers kunnen ook via de eigen routeplanner-app ‘Toertje’ van de Fietzersbond beter verlichte alternatieven kiezen.

Reactie college B en W

Het college van burgemeester en wethouders laat in een reactie op het rapport weten dat niet alle onderzochte wegen en fietspaden bij de gemeente in beheer zijn, maar geeft aan wel in gesprek te willen gaan met andere eigenaren. De gemeente bekijkt echter eerst voor welke oplossingen budget beschikbaar is. Voor andere maatregelen volgt later een voorstel aan de gemeenteraad.

16 maart

MAANDAG 16 MAART 2025 14:00

VERKIEZINGEN KWESTIES IN MIDDEN-DELFLAND



▲ Het kruispunt Oude Veiling/Maassluisweg. FOTO THIERRY SCHUT

Verkeer, groen en veiligheid houden ook partijen bezig

Wat willen politieke partijen in Midden-Delfland met kwesties die AD-lezers bezighouden? Van het beruchte kruispunt in Maasland tot de roep om meer politie in Den Hoorn.

Debbie Valstar
Midden-Delfland

Maaslander Peter van Mil wil weten hoe de partijen denken over het kruispunt Oude Veiling/Maassluisweg, waar het verkeer vaak vaststaat en geregeld bijna-ongelukken met fietsers plaatsvinden.

Mijn Partij en VVD pleiten voor snelheidsbeperkende maatregelen die verkeer vanuit Maassluis ontmoedigen, zoals een wegversmalling. VVD vreest voor 'gevaarlijke situaties' door het tweerichtingenfietspad dat het huidige college hier wil laten, terwijl OGP dit juist als een *must* ziet voor meer veiligheid. D66 en ChristenUnie noemen het geen ideale oplossing, maar hopen dat het het acute gevaar vermindert.

Voor de lange termijn denkt zowel OGP als VVD dat een nieuwe aansluiting vanaf Maassluis op de A20 op de lange termijn een goede oplossing kan zijn, waaraan Maassluis van OGP mag meebetalen.

Adriaan Schilperoort hoopt op beter groenonderhoud in Schilpluiden, waar het straatbeeld zou verloederen. Die 'tijdelijke' rommeligheid waar Schilperoort mogelijk op doelt kwam volgens OGP en Mijn Partij door een contract met een aannemer dat niet meer beschikbaar was. Niek Knaap: „Dat

is inmiddels wel weer beschikbaar.”

Maurits Renzen (VVD) vindt dat het groenonderhoud in de hele gemeente beter kan: „Er moet beter op worden toegezien dat de contracten met aannemers voor groenbeheer op juiste wijze worden uitgevoerd.”

Alle partijen gingen akkoord met het nieuwe groenbeleid dat wethouder Michel Klijmij-Van der



De politie en boa's moeten in Den Hoorn zichtbaarder en vaker aanwezig zijn

– Maurits Renzen (VVD)

Laan (OGP) in januari voorlegde, waarin inwoners meer zelf bijdragen aan groenonderhoud – een ontwikkeling die Desiree Langeveld (CDA) nadrukkelijk toejuicht.

Als het om Den Hoorn gaat, zijn er zorgen om de veiligheid. In mei 2025 vond er midden in de nacht een steekincident plaats bij het Koningin Julianaplein. Eind januari werd de 16-jarige scholier Gianinni doodgestoken bij een speeltuin. Ook was er die maand een reeks auto-inbraken.

René de Bakker (ChristenUnie) heeft de indruk dat er misschien

sprake is van een structureel probleem: „Als de cijfers en trends dit ook onderbouwen gaan wij zeker aansturen op 'meer blauw op straat' in combinatie met extra buurtpreventie.” Om te voorkomen dat het probleem zich dan ergens anders naartoe verplaatst, moet er wel worden samengewerkt met de regio, meent De Bakker.

Gianinni

VVD is duidelijk: „Ja, wij vinden dat er extra ingezet moet worden op veiligheid in Den Hoorn”, aldus Renzen (VVD). „De politie en boa's moeten daar zichtbaarder en vaker aanwezig zijn.” Mijn Partij wil sinds de dood van Gianinni meer politie-inzet. Ed Roeling pleit voor een 06-nummer waarop inwoners de wijkagent snel kunnen bereiken, in plaats van het huidige 0800-nummer.

Mocht het echt de spuitaten uitlopen, dan sluiten Mijn Partij en D66 cameratoezicht niet uit, maar daar zijn ze wel terughoudend in. OGP 'gelooft niet in meer camera-toezicht', aldus Knaap: „Wel in het versterken van sociale samenhang: als je elkaar kent, kan én wil je elkaar helpen.”

OGP wil meer investeren in de buurtpreventie, die ook nadrukkelijk gekoesterd wordt door VVD, D66 en ChristenUnie. „CDA vindt het hoog tijd dat er jeugd- en jongerenwerkers komen”, aldus Langeveld.



■ Lees alles over de verkiezingen in uw gemeente!

ad.nl/middendelflandkiest2026

Gemeenten gefrustreerd over 30km-wegen, want 'kunnen amper boetes uitdelen'

Marleen de Rooy en Jorn Kompeer (politiek verslaggevers)

15 maart

Gemeenten worstelen met de aanpak van hardrijders op 30km-wegen. Vanwege de verkeersveiligheid verlagen steeds meer gemeenten de snelheid van 50 kilometer per uur naar 30, maar het beboeten van overtreders kent nog obstakels. Dat blijkt uit een rondgang van de NOS onder wethouders en verkeersdeskundigen. Er zijn nog te weinig flitspalen en automobilisten blijven hard rijden, zeggen ze.



De problemen spelen ook in Amsterdam, zegt de Amsterdamse verkeerswethouder Van der Horst. Op sommige wegen, bijvoorbeeld de Amstelveenseweg, blijven automobilisten te hard rijden. Bewoners klagen over deze "racebaan" en willen meer flitspalen.

De gemeente moet daarvoor bij het Openbaar Ministerie zijn, maar dat blijkt ingewikkeld. "Het is best wel frustrerend", aldus Van der Horst. De gemeente moet ervoor zorgen dat de weg voldoet aan de 'inrichtingskenmerken' die gelden op een 30km-weg. Te denken valt aan drempels en versmallingen en aan klinkers in plaats van asfalt. Maar dat is lastig voor de gemeente. "Wij hebben al van alles gedaan, maar in de hele stad drempels en klinkers leggen is onrealistisch en kost miljarden."



Op 8 december 2023 veranderde Amsterdam op zo'n 500 wegen en straten de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/u

Het OM zegt dat handhaving "niet geloofwaardig, duurzaam en effectief" is als de gemeente niet ook iets heeft gedaan aan de inrichting van de weg.

Het is een situatie waar meer gemeenten mee kampen, weet verkeersdeskundige Marc Schenk. Hij schreef mee aan de richtlijn hoe 30km-wegen eruit moeten zien en erkent dat handhaven van die nieuwe snelheid lastig is.

"Een bord ophangen en verwachten dat auto's zich dan wel aan de snelheid houden, zo werkt het niet", legt Schenk uit. "Een weg moet er geloofwaardig uitzien voor de snelheid die op het bord staat."

Als de meerderheid van de automobilisten zich daar niet aan houdt, dan is de weg niet geloofwaardig ingericht."

Bezwaar maken

Deze "geloofwaardigheid" van een maximumsnelheid heeft ook gevolgen voor het wel of niet plaatsen van een flitspaal. "Je kan de flitspaal wel neerzetten en boetes uitdelen", zegt Schenk. "Maar als je als weggebruiker vindt dat je niet kon weten dat je 30 moest of dat de weg die snelheid niet uitstraalt, dan kan je de boete aanvechten. En dat doen heel veel mensen, wat leidt tot extra druk bij de handhavende organisaties."

De situatie leidt er in Amsterdam toe dat er nauwelijks wordt gehandhaafd, zegt wethouder Van der Horst. "We hebben op de wegen waar je 30 mag nu welgeteld één vaste flitspaal en één flexibele flitspaal. Dat is voor een stad als Amsterdam echt te weinig."

De Amsterdamse wethouder hoopt op een flexibelere opstelling van het Openbaar Ministerie. "De verkeersveiligheid moet voorop komen te staan en niet de precieze inrichting van de weg."



Verkeersdeskundige Marc Schenk (links) en wethouder Melanie van der Horst (rechts)

Te veel flitsboetes

Gemeenten kijken daarbij ook naar de landelijke politiek en met name naar minister Karremans van Infrastructuur. Hij zegt de frustraties te begrijpen. In zijn voormalige baan als verkeerswethouder in Rotterdam vond hij naar eigen zeggen ook dat de regels soepeler moesten.

In zijn nieuwe functie als minister wil Karremans niet meteen toezeggen dat flitsen makkelijker wordt, "maar waar wij kunnen helpen als Rijk, zullen we dat zeker gaan doen". Hij benadrukt wel dat een grondige aanpassing van de wegen daar ook bij hoort.

De minister die verantwoordelijk is voor het Openbaar Ministerie, David van Weel, is iets terughoudender dan zijn collega. Hij wijst op het systeem dat achter de flitsboetes zit. "We weten dat een deel daarvan leidt tot bezwaren en rechtszaken. We moeten de strafrechtketen niet volstoppen door te veel flitsboetes uit te schrijven."

Wat zegt het Openbaar Ministerie?

Volgens het OM kan de snelheid ook op 30km-wegen worden gehandhaafd, maar zijn die wegen niet allemaal geschikt voor "structurele handhaving". Het OM vindt dat soms eerst een gemeente "aan zet is om de inrichting te verbeteren".

Over het bezwaar maken, zegt het OM dat bestuurders zich aan de regels moeten houden, ongeacht de inrichting van de weg. Verder is het aantal flitspalen afgelopen jaren al toegenomen, benadrukt het OM.

De regels zullen voorlopig dus niet worden versoepeld. Gemeenten zullen de komende tijd vooral nog moeten hopen op de goede wil van automobilisten om bij het zien van een 30-kilometerbord ook echt langzamer te rijden.

Nieuw rapport: fietsen in Delft krijgt een 7-

Martijn Klerks, 11 maart 2026

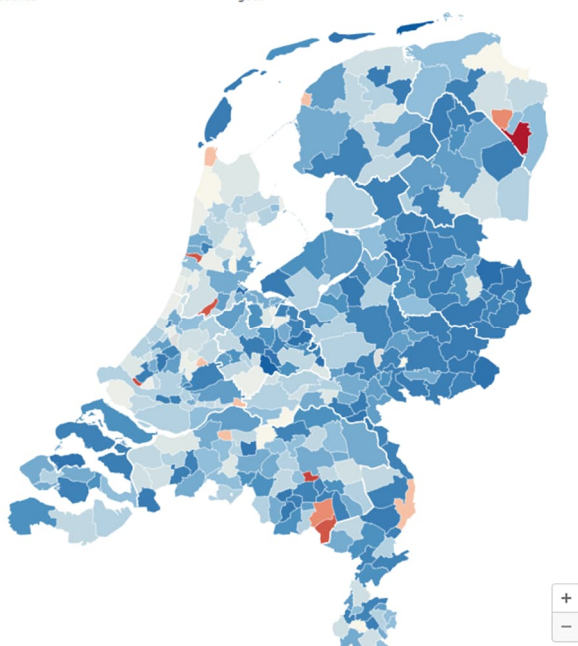
Met de lente in aantocht halen ook veel mensen in Delft de fiets weer uit de schuur. Qua fietsplezier heeft deze gemeente nog wel wat goed te maken op de meeste vergelijkbare gemeenten, blijkt uit onderzoek van de Fietzersbond.

Midden-Delfland krijgt een 7+

Pijnacker-Nootdorp krijgt een 7½

Bijna overal een voldoende

onvoldoende  goed



Gebaseerd op enquêtes en objectief vast te stellen cijfers, zoals de werkgelegenheid op fietsafstand. Voor Rozenaal en Zoeterwoude waren te weinig data beschikbaar.
Kaart: ADR • Bron: [Fietzersbond](#) • Kaartgegevens: [CBS](#)

Hoe het fatbikeverbod in Enschede, dat nu ingaat, dankzij twee trucjes tot stand kwam

Joost Dijkgraaf, 11 maart 2026

Het begon als een brutaal plannetje tijdens de Zomernota. Maar deze woensdag is het zover: Enschede voert als eerste stad van Nederland een fatbikeverbod in. Hoe de stad veranderde in een juridisch experiment waar het hele land naar kijkt. „Kom maar door met die eerste boete.”



Woensdag is het zover: in Enschede is rijden op fatbikes verboden. © Carlo ter Ellen DPG Media

Delft gaat meedoen aan een proef met een regionaal deelfietsensysteem

Stijn Tielemans, 10 maart 2026



Geparkeerde fietsen rondom het stadhuis aan de Markt in Delft. Archiefphoto. © Nico Schouten

Fietslessen in Midden-Delfland

5 maart 2024

Vanaf dinsdag 12 maart tot en met 18 april 2024 worden er in Midden-Delfland fietslessen georganiseerd bestemd voor inwoners vanaf 18 jaar en ouder. De lessen vinden buiten plaats in Maasland op elke dinsdag en donderdag van 10.00 uur tot 11.00 uur.



Enthousiaste vrijwilligers zorgen ervoor dat het (weer) leren fietsen leuk is. (Foto: SWMD)

De lessen zijn bestemd voor mensen die bijvoorbeeld weer willen gaan fietsen na een val of onzekerheid zijn nadat ze een tijd lang niet hebben gefietst. De lessen worden gegeven door docent Anne Kuipers en ervaren vrijwilligers. Voor wie geen eigen fiets heeft, zijn er verschillende fietsen met lage instap beschikbaar.

Een bijdrage voor deze fietslessen is verkregen vanuit de voucherregeling beweegvriendelijke leefomgeving wat mede mogelijk is gemaakt door de provincie Zuid-Holland en Team Sportservice. Meer informatie of meedoen? Neem contact op met Sandra van der Meer, sociaal werker bij Stichting Welzijn Midden-Delfland 010-59 18052 of s.vandermeer@swmd.nl.

Fietslessen in Maasland

Vanaf 24 maart starten er fietslessen in Maasland. Wilt u leren fietsen? Of wilt u weer zekerder worden op de fiets na bijvoorbeeld een val? Iedereen is van harte welkom om mee te doen. Deelname aan de lessen is gratis. Deelnemers kunnen hun eigen fiets meenemen. Er worden ook extra fietsen om op te oefenen meegenomen. Docent Anne Kuipers staat samen met een groep vrijwilligers klaar.

Data
De lessen zijn van 10.00 uur tot 11.00 uur op de volgende data: dinsdag 24 maart, donderdag 26 maart, donderdag 2 april, dinsdag 7 april, donderdag 9 april, dinsdag 14 april, donderdag 16 april, dinsdag 21 april, donderdag 23 april en donderdag 30 april.

Meer informatie
Het is niet verplicht alle lessen mee te doen. Wilt u bijvoorbeeld wat tips krijgen, dan is dat ook mogelijk. Meer informatie en / of aanmelden kan via Sandra van der Meer van Stichting Welzijn Midden-Delfland, telefonisch via 010-5918052 of mail naar info@swmd.nl.

> Iedereen is van harte welkom om mee te doen. (Foto: SWMD)

Gemeente Pijnacker-Nootdorp is Fietsgemeente2026 volgens Fietsersbond

4 maart '26

In het najaar van 2025 vulden Nederlandse fietsers meer dan 40.000 enquêtes in. Op woensdag 4 maart maakte de Fietsersbond bekend dat de gemeente Tubbergen is uitgeroepen tot Fietsgemeente

2026. De gemeente Pijnacker-Nootdorp is Fietsgemeente2026 in de categorie middelgrote gemeente geworden.



Fietsroute tussen Westland en Delft krijgt vervolg

Regioredactie, 4 maart

De gemeenten Delft, Midden-Delfland en Westland starten met de uitwerking van de Metropolitane Fietsroute Westland - Delft. Wethouders Martina Huijsmans, Michel Klijmij-Van der Laan en Ton Overheid hebben namens de MRDH (Metropoolregio Rotterdam - Den Haag) een samenwerkingsovereenkomst getekend.



Wethouders Martina Huijsmans, Michel Klijmij-Van der Laan en Ton Overheid hebben namens de MRDH een overeenkomst getekend. © Metropoolregio Rotterdam - Den Haag



Vloek of zegen?

De e-bike maakt ons eerder ongezonder dan gezonder



Een man op een elektrische fiets in Amsterdam. Bron Foto Remko de Waal, ANP

Fietzersbond deelt cijfers uit aan lokale partijen en hun plannen: meer fietsen, minder ongelukken

Maurice Gispen, 3 maart 2026, 04:01

Met hakken over de sloot, negens en soms een dikke onvoldoende: de Fietzersbond is kritisch op de verkiezingsprogramma's van partijen in Delft, Pijnacker-Nootdorp en Midden-Delfland. Er moet meer en veiliger gefietst worden, stelt de bond.



Mark Klein Breteler van de Fietzersbond © Nico Schouten

Delftse behalen gemiddeld een zesje. Pijnacker-Nootdorpse partijen scoren gemiddeld een 5,5 en in Midden-Delfland krijgen ze een onvoldoende, namelijk een 4,5. Deze magere gemiddelden betekenen overigens niet dat alle partijen de fiets links laten liggen. Het zijn de partijen waar dit vervoersmiddel bijna niet in het programma voorkomt, die het gemiddelde flink naar beneden halen.

Plannen

De Fietzersbond legde de plannen van alle partijen naast elkaar op basis van zes punten: wat is er te vinden over het van A naar B verplaatsen in de gemeente? Hoe staat het met de verkeersveiligheid voor fietsers?

Is het op sociaal gebied veilig voor fietsers, bijvoorbeeld voor vrouwen die in het donker fietsen? Is fietsen comfortabel in de gemeente, denk aan brede fietspaden? Hoe zit het met [parkeerplaatsen](#) voor stalen rossen? En wat wordt er gedaan met [overlast](#) van fietsers?

Ook is het nog niet veilig genoeg voor fietsers en er wordt nog te weinig gebruik van gemaakt

Hoe meer concrete plannen een partij heeft die gunstig zijn voor de fietser, hoe hoger het rapportcijfer. En de fiets niet benoemen in het verkiezingsprogramma, dat kan volgens de bond niet. Want er is altijd ruimte voor verbetering of huidig fietsbeleid kan voortgezet worden, stelt Mark Klein Breteler, secretaris van de Fietzersbond. „Ook is het nog niet veilig genoeg voor fietsers en er wordt nog te weinig gebruik van gemaakt.”

Rapportcijfers van de Fietzersbond

— Delft

STIP: 9
Groenlinks-PvdA: 9
D66: 9
CDA: 8
Partij voor de Dieren: 8
Volt: 8
Onafhankelijken Delft: 6
ChristenUnie: 6
VVD: 4
Socialistische Partij: 4
Hart voor Delft: 3
PVV: 2
Forum voor Democratie: 2

— Pijnacker-Nootdorp

Partij voor de Dieren: 9
D66: 7
Progressief Pijnacker-Nootdorp: 7
CDA: 7
CU-SGP: 7
Trots: 6
VVD: 6
Eerlijk Alternatief: 4
PNV: 3
Politieke partij voor Basisinkomen: 3
Forum voor Democratie: 2

— Midden-Delfland

D66: 8
CDA: 6
OGP: 5
VVD: 4
Mijn Partij: 3
ChristenUnie: Blanco

Stijging ongelukken

Het aantal verkeersongelukken tussen automobilisten en fietsers nam de afgelopen tien jaar namelijk toe, blijkt uit cijfers van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. En naar verwachting blijft dat stijgen.

„Het is een investering voor de gemeente om [de verkeersveiligheid](#) te verhogen, maar dat wordt op de lange termijn dubbel en dwars terugverdiend”, aldus Klein Breteler. Een ritje van de ambulance, een uitkering als iemand na een ongeluk niet meer kan werken en schade aan een lantaarnpaal kosten de gemeente bijvoorbeeld allemaal geld.

“Gebruik de auto als het niet anders kan. Dus twee pakken melk met de fiets, drie kratten bier met de auto” Mark Klein Breteler, Fietzersbond

Partijen die zich hard maken voor fietsers en hun [veiligheid](#), scoren daarom hoog. Zoals de Partij voor de Dieren in Pijnacker-Nootdorp, die als enige partij een 9 scoort. De partij wil onder andere meer fietspaden, grotere bewaakte stallingen, voorlichting op scholen over het veilig gebruiken van fatbikes en verkeerslichten moeten zo afgesteld worden dat fietsers vaker groen licht hebben dan auto's.

Auto

Forum voor Democratie zit in zowel Pijnacker-Nootdorp als Delft daarentegen aan andere uiteinde. In beide gemeenten scoort de partij een twee. De partij staat weliswaar voor goedverlichte en veilige fietsroutes, maar het gebruik van de auto moet niet 'ontmoedigd', maar juist 'gefaciliteerd' worden. Van de Fietsersbond hoeft de auto overigens niet helemaal weg. „Ik heb zelf ook een auto”, stelt de secretaris. „Maar gebruik hem als het echt niet anders kan. Dus twee pakken melk halen kan op de fiets. Drie kratten bier met de auto.”

Al helemaal in een stad als Delft, waar de ruimte beperkt is en alles dichtbij, kan dat volgens de bond makkelijk. Hoewel de stad gemiddeld niet denderend scoort, krijgen zes van de dertien partijen een (ruim)voldoende.

30 km/uur

Zo behaalt GroenLinks-PvdA een 9 door de waslijst aan concrete plannen: 200 extra fietsenparkeerplaatsen bij bushaltes, [extra controles van illegaal opgevoerde fatbikes](#) en meer [dertigkilometerwegen](#).

In [Midden-Delfland](#) scoren twee van de zes partijen een voldoende. Mijn Partij daarentegen een 3. Fractievoorzitter Ed Roeling ligt er niet wakker van. „We hebben overal fietspaden, dat vind ik al een prima ontwikkeling.” [Bredere fietspaden](#) kan wat hem betreft nog, maar grote zaken die in het programma moeten staan, zijn er volgens hem niet.

Door de rapportcijfers te geven, hoopt de Fietsenbond dat kiezers die graag fietsen beter weten op wie ze op [18 maart](#) moeten stemmen.

Telstaronline

Fietser gewond bij aanrijding met tram in Nootdorp

za 28 februari

Nootdorp - Op de kruising van de Laan van Nootdorp met de Veenweg in Nootdorp heeft vrijdag een aanrijding plaatsgevonden tussen een tram en een fietser. Het incident gebeurde in de avonduren.



Foto: Regio 15

Hulpdiensten rukten massaal uit: twee ambulances, het Mobiel Medisch Team (MMT) en een Officier van Dienst Geneeskundig (OVD-G) werden gealarmeerd. De inzet van het MMT werd later geannuleerd.

Volgens de eerste informatie ging het om een botsing tussen tram 15 en een fietser. Het slachtoffer kwam na de aanrijding naast de tram terecht en lag niet onder het voertuig. Ambulancepersoneel heeft de fietser ter plaatse onderzocht en behandeld.

Over de ernst van het letsel is nog niets bekend. Ook is onduidelijk hoe het ongeval heeft kunnen gebeuren. De politie doet onderzoek naar de toedracht.



25-02-2026

RIVM brengt voor- en nadelen e-fiets in kaart

De elektrische fiets is vooral voor jongeren een negatieve ontwikkeling is omdat zij hierdoor minder gaan bewegen. Voor ouderen en mensen met een beperking, overgewicht of een chronische aandoening biedt de e-fiets juist wel gezondheidsvoordelen. Dit blijkt uit onderzoek van het RIVM in opdracht van Rijkswaterstaat naar de effecten van de elektrische fiets. Een van de voorgestelde maatregelen is om korte ritten op de elektrische fiets te ontmoedigen.



In 2023 reed ongeveer 29 procent van de fietsende Nederlanders uitsluitend op een elektrische fiets, waarvan meer dan de helft 50 jaar of ouder is. Tussen 2021 en 2023 nam het aandeel uitsluitend elektrische fietsers met ongeveer een kwart toe. Het aantal jongeren tot 24 jaar dat uitsluitend de elektrische fiets gebruikt is tussen 2021 en 2023 verdubbeld. Nederlanders kiezen de e-fiets vooral omdat het makkelijker is en ze langere afstanden kunnen fietsen. Jongeren waarderen vooral de snelheid. Zij gebruiken net als werkenden de e-fiets ook voor kortere afstanden.

Experts: e-fiets ongunstige ontwikkeling

De meerderheid van de experts die RIVM heeft geraadpleegd vindt de opkomst van de e-fiets in het algemeen een ongunstige ontwikkeling. Voor de meeste mensen zal het gebruik ervan leiden tot minder lichamelijke activiteit en dus een negatief effect hebben op de gezondheid. Daarbovenop komen de grotere kans op letsel en de negatieve milieu-effecten van accu's. Voor jongeren is de e-fiets nog ongunstiger omdat ze een lage risicoperceptie hebben en hun motorische ontwikkeling en

fietsvaardigheid achterblijven door al jong een e-fiets te gebruiken. Een minderheid van de experts noemt de ontwikkeling gunstig omdat de e-fiets kansen biedt voor meer actieve mobiliteit.

Aanbevelingen

Op basis van de resultaten van het onderzoek beveelt RIVM onder meer aan om voorlichting en educatie te bieden aan kinderen, ouders en volwassenen over het gunstige effect van voldoende bewegen voor de gezondheid en over veilige leefomgeving. Daarnaast zou men het gebruik van de e-fiets voor korte afstanden moeten ontmoedigen en de gewone fiets aantrekkelijker moeten maken. Gemeenten kunnen overwegen om 30 km/u-zones aan te leggen waardoor fietsers zich veiliger voelen en automobilisten mogelijk vaker kiezen voor de elektrische fiets. Ook bredere fietsstroken kunnen hierbij helpen. De e-fiets biedt een kans om actieve mobiliteit meer centraal te stellen en de omgeving milieuvriendelijker in te richten.



19-2-2026

Groepsdruk en invloed ouders belangrijke factoren risicovol fatbikegedrag

Ongeveer een kwart van de jongeren met een fatbike rijdt harder dan de snelheidslimiet, en de helft daarvan heeft de fatbike zelf opgevoerd. Dit blijkt uit onderzoek van TeamAlert om inzicht te krijgen in het gebruik van fatbikes door jongeren en de factoren die hun rijgedrag beïnvloeden. Jongeren die hun fatbike opvoeren staan vaak onder invloed van groepsdruk en ervaren weinig invloed van hun ouders.



De bezorgdheid over fatbikes groeit, vooral vanwege het toenemende aantal verkeersongevallen onder jongeren. Jongeren zijn kwetsbaarder in het verkeer door hun beperkte ervaring en vertonen vaker risicogedrag, zijn gevoeliger voor groepsdruk en hebben minder zelfcontrole dan volwassenen. De fatbike lijkt dit gedrag te versterken.

TeamAlert voerde in 2025 onderzoek uit om inzicht te krijgen in het gebruik van fatbikes door jongeren en de factoren die hun rijgedrag beïnvloeden. De belangenvereniging voerde 14 diepteinterviews uit met fatbikebezitters tussen de 14 en 21 jaar oud en verzamelde antwoorden op een vragenlijst onder 892 fatbikegebruikers met een gemiddelde leeftijd van 15 jaar.

Imago en groepsdruk

Uit de resultaten blijkt dat jongeren zich in het algemeen niet herkennen in het beeld uit de media over fatbikediefstal, onveiligheid en roekeloos rijgedrag op fatbikes. Veel van hen proberen dat beeld actief te corrigeren door zich extra netjes te gedragen in het verkeer. Jongeren die sneller rijden dan de toegestane 25 km/u herkennen zich vaker wel in het beeld uit de media.

70 procent van de deelnemers aan het onderzoek houdt zich aan de snelheidslimiet van 25 km/u, 27 procent rijdt op een fatbike die standaard harder gaat. De helft van hen heeft de fatbike zelf opgevoerd, bij de andere helft reed de fatbike bij aanschaf al harder.

Jongeren die meer vrienden hebben met een fatbike rijden er vaak harder mee. Omdat iedereen in hun vriendengroep zijn fatbike opvoert, lijkt dit voor hen normaal. Ze denken vaak dat bijna iedereen dit doet. Maar als ouders duidelijke grenzen stellen of als ze hun eigen veiligheid belangrijk vinden kiezen ze er bewust voor om hun fatbike niet op te voeren.

Ongevallen en maatregelen

Driekwart van de jongeren heeft in de 4 weken voorafgaand aan het invullen van de vragenlijst een of meerdere keren een bijna-ongeval meegemaakt. Bij iets minder dan de helft leidde dat tot een blijvende gedragsverandering.

Jongeren die sneller rijden op hun fatbike ervaren de pakkans bij politiecontroles als lager dan zij die zich aan de snelheid houden. Veel weten hoe ze hun opgevoerde fatbike tijdelijk kunnen terugzetten naar 25 km/u.

Gevraagd naar wat effectieve maatregelen zouden kunnen zijn om risicovol gedrag op fatbikes tegen te gaan noemen ze meer handhaving en hogere boetes, voorlichting op scholen om een bewustere keuze te kunnen maken, flitsers, een helmplicht en maatregelen voor fabrikanten die fatbikes maken die makkelijk op te voeren zijn. Campagnes ervaren ze als tijdelijk effectief.

Aanbevelingen

Op basis van de resultaten concludeert TeamAlert dat veilig fatbikegebruik vraagt om een integrale aanpak, waarbij handhaving, structurele campagnes, educatie, betrokken ouders en veilige productontwerpen elkaar versterken. Aanbevelingen zijn onder meer om de betrokkenheid van de ouders te vergroten en negatieve framing te vermijden en te kiezen voor een communicatiestrategie die het gewenste gedrag benadrukt in plaats van alleen te wijzen op de risico's.