

# Naast elkaar fietsen, mag het en gebeurt het buiten Nederland?

In Nederland is het juridisch toegestaan dat fietsers met z'n tweeën naast elkaar rijden. In de praktijk wordt het ook veelvuldig gedaan. Regelmatig rijden ze zelfs met meer dan twee naast elkaar, zowel op fietspaden en fietsstroken als op rijbanen voor gemengd verkeer, of dat nu mag of niet. Daarnaast komen fietsers vaak met twee, drie of vier naast elkaar bij het inhalen. Zeker op drukke routes geeft dit regelmatig 'brede' fietsstromen. Voor fietsers is naast elkaar rijden relevant en positief: het maakt fietsen leuker (het sociale contact) en sneller (het inhalen). Het vraagt wel het nodige van wegbeheerders: prettige fietsvoorzieningen moeten een aanzienlijke breedte hebben en dat kost ruimte en geld. Vanuit veiligheidsoptiek zitten er ook positieve kanten aan: fietsers naast elkaar op een weg voor gemengd verkeer zijn duidelijk zichtbaar. Al met al is fietsen naast elkaar een nogal bepalend fenomeen in de praktijk van het Nederlandse fietsbeleid. Hoe zit dat in de landen om ons heen, juridisch en praktisch?

*Ursula Lehner-Lierz, velo:consult*

## België

Volgens de Belgische *Wegencode* mogen fietsers met twee naast elkaar rijden, behalve wanneer tegenliggers gehinderd worden of wanneer (buiten de bebouwde kom) een voertuig achterop komt. Fietsers moeten achter elkaar rijden als ze busstroken gebruiken. Naast elkaar fietsen mag in elk geval ook 'in een gesloten formatie'

(meer dan vijftien fietsen), een voor België erg relevante onderscheiding. In België wordt namelijk vooral naast elkaar gefietst in het recreatieve fietsverkeer en het woon-schoolverkeer. Voor Lieve Vermoere, fietsambtenaar bij de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Transport, is naast elkaar fietsen onlosmakelijk verbonden met de geneugten van een recreatieve tocht

of van de pas veroverde vervoersautonomie van de achterbankgeneratie'. Omdat de fiets grootschalig recreatief gebruikt wordt en een respectabel deel van de scholieren - althans in het Vlaams Gewest - naar school fietst, dient volgens Vermoere daarmee dus wel degelijk rekening te worden gehouden in het wegontwerp. Het *Vademecum Fietsvoorzieningen*

**Fietspoolen kent de afgelopen jaren een forse toename in Vlaanderen. Op bijna 12% van alle basisscholen zijn er fietspoolgroepen. Trees De Brabander heeft enkele jaren geleden een fietspoolgroep gestart. Haar ervaringen.**

### Hoe ziet een fietspoolgroep eruit?

"Meestal bestaat een pool uit maximaal zeven kinderen met een of twee begeleiders. De kinderen rijden rustig achter elkaar, de jongste voorop, omdat die nog niet zo vlug kunnen fietsen, de grotere erachteraan, de voorste begeleider rijdt links van de kinderen of helemaal vooraan, de andere begeleider links achteraan. Voor de zichtbaarheid dragen kinderen en begeleiders fluorescerende vestjes met 'Fietspool' erop en een helm."

### Wordt er ook naast elkaar gefietst?

"Jazeker, vooral op veilig afgescheiden eenrichtingsfietspaden. Daar is het zalig fietsen, daar kunnen de kinderen met elkaar praten en ontspannen naar school rijden. Ook op de

rijbaan kunnen de kinderen naast elkaar fietsen; zo zijn ze als groep beter zichtbaar voor de automobilisten. Wel moeten ze daar veel meer opletten en heel geconcentreerd rijden. Op tweerichtingsfietspaden, die vaak te smal zijn en waar de kinderen op tegemoetkomende fietsers moeten letten, is het veiliger om één achter één te rijden. Ook op de smalle fiets-suggestiestroken fietsen de kinderen achter elkaar. Wel rijdt hier de begeleider achteraan een beetje links."

### Vind uzelf het als begeleidster van een fietspoolgroep veiliger om achter elkaar of naast elkaar te fietsen?

"Persoonlijk vind ik achter elkaar fietsen het beste. Mijn ervaring is dat de kinderen dan minder vlug afgeleid zijn, mits ze altijd voldoende afstand houden, ongeveer een meter, omdat er altijd eentje kan vallen in de rij. Ze moeten steeds klaar zijn om te remmen als dat nodig is. Als kinderen naast elkaar fietsen, kan het gebeuren dat ze tegen elkaars stuur of fietstas botsen. Is het fietspad echter breed

genoeg en afgesloten van de rijbaan, dan is naast elkaar fietsen natuurlijk wel leuk om eens een babbeltje te slaan en dat kan dan ook zeker! Het is belangrijk dat de kinderen het leuk vinden. Als er op de rijbaan zelf gefietst wordt, vind ik het beter om naast elkaar te fietsen."

### Hoe gedragen de automobilisten zich?

"Op de rijbaan houden de autobestuurders meer afstand en tegenliggers remmen meer af als ze een fietspool passeren. Als groep - vooral door de reflecterende vestjes - val je gewoon veel meer op. Toen ik vroeger met mijn eigen kinderen fietste, nog voor de tijd van het fietspoolen en zonder die vestjes, was het verschil heel duidelijk merkbaar. Wanneer ik op fiets-suggestiestroken als begeleidster linksachter de rij achter elkaar fietsende kinderen fiets, heb ik de indruk dat de autobestuurders meer afremmen dan wanneer ik samen met de kinderen achteraan op één rij fiets. Ik ben meer zichtbaar; de groep is breder als je naast elkaar fietst."

geeft de wegbeheerders ontwerprichtlijnen voor fietsinfrastructuur met minimum- en standaardbreedten (zie Tabel 1). Met 1,75 m (min. 1,50 m) en 1,25-1,50 m (min. 1,20 m) zijn aanliggende fietspaden resp. suggestiestroken vaak of altijd te smal om naast elkaar te fietsen. Volgens Vermoere wordt er om allerlei redenen van de voorschriften van het *Vademecum* afgeweken, maar neemt de kwaliteit van de fietsinfrastructuur ondertussen toe. "De stok achter de deur is dat het Gewest mobiliteitsconvenanten en de daarmee verbonden subsidies met de gemeenten kan weigeren of wijzigen." Wel wordt er bij het ontwerp van fietsvoorzieningen rekening gehouden met de intensiteit van het fietsverkeer en met de verschillende snelheden van verschillende typen fietsers.

### Denemarken

Al of niet naast elkaar fietsen is in het Deense verkeersreglement heel pragmatisch geregeld: het mag als er voldoende ruimte is en volwassenen mogen naast hun kinderen fietsen. Met de vele fietsers in Denemarken spelen de grote snelheidsverschillen tussen fietsers onderling en de gevolgen daarvan voor ontwerp en maatvoering van fietsvoorzieningen een belangrijke rol. Dat fietsvoorzieningen voldoende breed moeten zijn, zodat fietsers elkaar zonder problemen kun-



nen inhalen, ligt voor de hand. Geen wonder dat de Deense richtlijnen en aanbevelingen vergeleken met die van andere landen voor bijna alle typen fietsvoorzieningen de met afstand meest royale breedtes eisen (zie Tabel 1). Ontwerpsnelheid en fietsintensiteit zijn belangrijke criteria.

In Kopenhagen is met 2,50 m de standaardbreedte van een aanliggend eenrichtingsfietspad 0,30 m breder dan de landelijke richtlijnen eisen. Toch komt het voor verkeerslichten regelmatig tot files. Met z'n tweeën - en vaak ook meer - naast elkaar fietsen hoort in Kopenhagen tot het normale straatbeeld. "Als fietsers niet naast elkaar zouden mogen fietsen, zou het fietsroute- en fietspadennetwerk in Kopenhagen de hoge fietsintensiteiten niet kunnen verwerken", zegt Niels Jensen, verkeersplanoloog en fiets-

coördinator bij de gemeente Kopenhagen. Naast elkaar fietsen levert volgens Jensen nauwelijks problemen op. "Veiligheidsproblemen zijn er alleen op trajecten met capaciteitsproblemen. Dat betreft circa 1% van ons fietsroute- en fietspadennetwerk van driehonderd kilometer." Fietsers zijn in Kopenhagen meestal gescheiden van het autoverkeer. Maar ook op de kleinere straatjes met gemengd verkeer is naast elkaar fietsen geaccepteerd. "Fietsers gedragen zich verstandig en flexibel: als er een auto nadert fietsen ze even één achter één om de auto voorbij te laten, daarna gaan ze meteen weer naast elkaar fietsen." Volgens Jensen is er de afgelopen jaren een nieuw probleem gekomen: de forse toename van de nieuwe generatie driewielers voor kindertransport, die veel ruimte vergen.

**Tabel 1. Aanbevolen (minimum) breedtes van fietsvoorzieningen volgens nationale richtlijnen, in meters**

	Denemarken	België	Duitsland	Zwitserland	Nederland (Ontwerpwijzer 2006)
aanliggend of vrijliggend eenrichtingsfietspad	2,20 (1,70)	> 1,75 (1,50)	2,00 (1,60)		2,00-4,00, afhankelijk van intensiteit
tweerichtingsfietspad	2,50 (1,70)	> 2,50 (2,00)	2,40		2,50-4,00, afhankelijk van intensiteit
fietsstrook	1,50 (1,20)		1,85 (1,50)	min. 1,20	1,50-2,00 bij onderbroken streep; 2,00-2,50 bij ononderbroken streep
suggestiestrook		1,25-1,50 (1,20)	1,60 (1,25)	min. 1,20	1,50

## Zwitserland

Het Zwitserse *Strassenverkehrsgesetz* schrijft duidelijk voor dat fietsers in principe achter elkaar moeten fietsen, maar de *Verkehrsregelverordnung* regelt situaties waarin naast elkaar fietsen is toegestaan. Als het overige verkeer niet wordt gehinderd, is met z'n tweeën naast elkaar fietsen toegestaan bij druk fietsverkeer, op fietspaden, op bewegwijzerde fietsroutes langs secundaire wegen en in een gesloten formatie (meer dan tien fietsen). Naast elkaar fietsen is niet toegestaan op fietsstroken die daar ook doorgaans niet geschikt voor zijn, met een minimumbreedte van 1,20 m. Met ruim 25% fietsgebruik van alle verplaatsingen is Winterthur Zwitserlands fietsstad nummer één. "Deze stad heeft een fietscultuur, maar ook met een loop- en ov-cultuur", zegt Herbert Ernst, verkeersplanoloog en fietscoördinator in Winterthur. "Kwaliteit staat hoog in ons vaandel en we doen alles om fietsen, lopen en het openbaar vervoer zo aantrekkelijk en snel mogelijk te maken. Daarbij hoort ook dat fietsers naast elkaar kunnen fietsen." Het fietsroutenetwerk bestaat vooral uit 1,50-2,50 m brede fietsstroken langs de hoofdwegen, aangevuld met meestal parallel lopende alternatieve routes door autoluwe straten. De ervaringen met naast elkaar fietsen zijn in Winterthur positief: fietsers gedragen zich flexibel en autobestuurders zijn het gewend - ook al wordt er soms waarschuwend of afkeurend getoeterd op hoofdwegen. Dat fietsers ook op de 3,25 m brede busstroken naast elkaar fietsen, wordt door de politie stilzwijgend getolereerd.

## Duitsland

De Duitse *Strassenverkehrsordnung* (StVO) schrijft voor dat 'fietsers achter elkaar moeten fietsen; naast elkaar mogen ze alleen als het verkeer daarvoor niet wordt belemmerd' (en in fietsstraten en in gesloten en duidelijk herkenbare formaties van meer dan vijftien fietsers). Onder 'verkeer' wordt meestal autoverkeer verstaan, wat veel autobestuurders verleidt tot claxonneren als er op de rijbaan naast elkaar wordt gefietst. Daarnaast leidt dit begrip van hoe fietsers zich zouden moeten gedragen en wat hun behoeftes zijn, samen met de meestal lage fietsintensiteiten, tot kleine breedtes van fietsvoorzieningen. Naast elkaar fietsen laten deze breedtes nauwelijks



toe en vaak is zelfs inhalen moeilijk of onmogelijk. Voor aanliggende eenrichtingsfietspaden schrijven de ontwerprichtlijnen voor fietsvoorzieningen (ERA) bij lage fietsintensiteiten een standaardbreedte van 2,00 m voor met een minimumbreedte van 1,60 m. Vanaf een minimumbreedte van 1,50 m zijn fietspaden verplicht volgens de bij de StVO behorende verordening VwV-StVO. Deze breedte is noch breed genoeg om naast elkaar te fietsen noch om elkaar in te halen. De eerste in een rij bepaalt dus de snelheid van de erop volgende fietsers. Zowel ERA als de StVO wordt momenteel herzien. Het plan is om vooral de kwantitatieve gegevens met betrekking tot de breedtes van verplichte fietsvoorzieningen te vervangen door kwalitatieve gegevens. In een fietsstad als Marl (25% fietsgebruik), in het noorden van het Ruhrgebied, hoort ondanks de juridische bepalingen naast elkaar fietsen, deels op fietspaden, deels op voetpaden en deels op de rijbaan, bij het alledaagse straatbeeld. "Iedere dag zie je de mensen tijdens de spits aan weerszijden van de hoofdwegen met meerderen

naast elkaar naar hun werk fietsen", zegt dr. Jürgen Göttsche, verkeersplanoloog bij de gemeente Marl.

"En bij ploegenwisseling juist in de omgekeerde richting. De hoge fietsintensiteiten dwingen dit af."

Eenrichtingsfietspaden in Marl hebben een breedte tussen 1,60 en 2,50 m. Op ruim 50% van de fietspaden is fietsen in beide richtingen toegestaan. De voetgangersintensiteiten zijn laag. Daarom is het gedeeltelijke medegebruik van de voetpaden geen probleem. Volgens Göttsche zouden die grote fietsstromen zonder naast elkaar te fietsen niet afgewikkeld kunnen worden. Naast elkaar fietsen is in Marl getolereerd en geaccepteerd. "We hebben er ruim vijftig jaar ervaring mee. Conflicten zijn er haast niet", legt Göttsche uit, "maar we werken ook veel aan verkeersveiligheid en communicatie." Zo zijn de fietspaden op kruispunten rood gemarkeerd en worden autobestuurders er regelmatig over geïnformeerd dat ze bij kruispunten en uitritten rekening moeten houden met fietsers uit beide richtingen."

## Regels als rem?

Opvallend is dat, net als in Nederland, ook elders waar fietsgebruik 'normaal' is en fietsintensiteiten hoog zijn, naast elkaar fietsen simpelweg praktijk is. Eigenlijk los van de regels. Waar fietsgebruik hoog is, waar een fietscultuur bestaat, is naast elkaar fietsen praktijk en passen verkeersdeelnemers zich daaraan aan, net als de verkeersontwerpers. Zolang echter de fietsintensiteiten laag zijn, kunnen de restrictieve bepalingen die in elk geval op papier vaak bestaan, een belemmering vormen in de ontwikkeling van het fietsgebruik.

