

# Warum, wieso: fietsen Duitsers zo vaak op de stoep?

Wat je altijd al over Duitsland wilde weten maar nooit durfde te vragen

[Achtergrond](#) - 22 mei 2024 - Auteur: Hille Steenhuis

Wie weleens in Duitsland heeft gefietst, zal het herkennen: fietsers die op de stoep rijden in plaats van op de weg. In steden als Berlijn zie je soms meer fietsers op de stoep dan op straat. Voor fietsers is het vaak niet duidelijk waar ze moeten rijden: tussen de voetgangers of de auto's. Waarom hebben fietsers in Duitsland het zo moeilijk?

Bijna iedereen in Duitsland heeft een fiets: in 2020 waren er op een bevolking van 83 miljoen mensen ongeveer [79 miljoen](#) fietsen. Maar fietsers hebben vaak weinig ruimte. Het grootste probleem zijn ontbrekende of gebrekkige fietspaden. In veel steden zijn er weinig aparte fietspaden. Vaak is er op de autoweg alleen een lijn getrokken: rechts daarvan is het fietspad. Dat zijn soms smalle stroken. Auto's houden daar lang niet altijd rekening mee en rijden over zo'n fietspad, blijkt uit een studie van [Greenpeace van 2018](#). Fietsers hebben dus vaak met onveilige situaties te maken. De meeste fietsers in Duitsland dragen een helm, hoewel dit wettelijk [niet verplicht](#) is.

Op zich is er genoeg ruimte op de Duitse wegen om fietspaden aan te leggen, rekent Greenpeace voor in het rapport ['Mehr Platz für Radwege, weniger für Autos'](#) uit 2020. Maar die ruimte wordt nu in beslag genomen door geparkeerde auto's. In de 30 Duitse steden die Greenpeace onderzocht, gebruikten de 6,8 miljoen geparkeerde auto's van particulieren in totaal 85 miljoen vierkante meter oppervlakte. Dat is meer dan zes keer zoveel als nodig is voor veilige fietspaden in die steden.

Omdat op straat zo weinig ruimte is, vinden veel fietsers het veiliger om op de stoep te rijden. Maar dat brengt ook risico's met zich mee, voor fietsers en voor voetgangers. Officieel mag het ook niet volgens het Duitse verkeersreglement, [de Straßenverkehrs-Ordnung \(StVO\)](#). Overtredingen kunnen boetes tot [100 euro](#) opleveren. Een uitzondering geldt voor kinderen tot 8 jaar: zij móeten op de stoep fietsen als er geen fietspaden zijn. Zij mogen dan begeleid worden door volwassenen op een fiets. En soms staat er een bordje bij voetpaden dat fietsers daar ook gebruik van mogen maken.



Waarom betalen Duitsers nog vaak met

contant geld? Waarom mag je op de Duitse Autobahn zo hard rijden? In de serie 'Warum, wieso?' zoeken we antwoorden op vragen over Duitse eigenaardigheden.

De Duitse regering wil fietsen aantrekkelijker en veiliger maken en heeft daarom in 2021 [het Nationale Fietsplan 3.0 \(NRVP\)](#) gelanceerd. Duitsland moet in 2030 een fietsland zijn, staat in het rapport: de regering wil fietsen promoten, goede fietspaden aanleggen en de fietsindustrie ondersteunen.

Om het aantal fietspaden in de 30 onderzochte steden de komende jaren uit te breiden, zouden die 2,75 miljard euro moeten investeren, berekende Greenpeace in [2020](#). Dat zou per inwoner neerkomen op ongeveer 30 euro per jaar. De Duitse Fietsersbond (ADFC) beveelt hetzelfde bedrag per inwoner per jaar aan als investering in fietsinfrastructuur. Duitse steden komen lang niet aan dat aanbevolen bedrag, aldus een studie van Greenpeace uit [2018](#).

In de zes grootste steden van Duitsland werd in 2018 minder per persoon per jaar in fietsinfrastructuur geïnvesteerd dan in andere Europese steden. Zo lag het bedrag in Berlijn bij 4,70 euro per persoon per jaar en in München bij slechts 2,30 euro. Ter vergelijking: in Amsterdam was dat 11 euro en in Kopenhagen 35,60 euro, meldt het [Greenpeace-rapport](#). Oslo gaf met 70 euro bijna het dubbele uit per inwoner per jaar aan fietsen, en in Utrecht was het zelfs 132 euro.

Tegenpolen Münster en Berlijn

Toch zijn er ook steden in Duitsland waar meer rekening wordt gehouden met fietsers. Münster heeft bijvoorbeeld een goede fietsinfrastructuur met veel aparte fietspaden. 77 procent van de inwoners van Münster gebruikt de fiets dagelijks of meerdere keren per week. Ongeveer 47 procent van alle verplaatsingen wordt met de fiets afgelegd, schrijft de stad in het '[Radverkehrsbericht Münster 2018-2022](#)'.

In 2023 werd Münster door de Duitse Fietsersbond ADFC uitgeroepen tot [Fietshoofdstad](#) in de categorie steden met meer dan 200.000 inwoners. De

stad eindigde voor andere steden die hun best doen voor fietsers, zoals Karlsruhe (tweede plaats) en Freiburg (derde plaats). Een favoriete bestemming voor fietsers in Münster is de Promenade, een autovrije ringweg van [4,5 kilometer](#) rond het stadscentrum. Daar worden jaarlijks [fietswedstrijden](#) gehouden, waarbij de deelnemers geld ophalen voor sociale projecten.

Berlijn heeft juist weinig goede fietspaden. Auto's gebruiken 60 procent van de ruimte op de weg in Berlijn, terwijl fietsers slechts 3 procent krijgen, legde een [woordvoerder van Greenpeace](#) uit in 2018. Zij was betrokken bij de organisatie van een referendum voor betere en veiligere fietspaden in Berlijn, het [Volksentscheid Fahrrad](#). De fietsactivisten hadden hele concrete eisen: fietspaden moeten op hoofdwegen twee meter breed zijn, gescheiden van de rijbaan zodat auto's er niet op kunnen parkeren, ze eisten veilige kruispunten, zodat fietsers niet over het hoofd worden gezien door afslaande auto's en ze wilden een uitgebreid netwerk van fietspaden voor een snelle en comfortabele fietstocht.

Maar van een referendum kwam het niet: de toen nog rood-rood-groene deelstaatregering van Berlijn liet weten de eisen van de activisten over te willen nemen in haar [nieuwe mobiliteitswet](#), die in juni 2018 werd aangenomen. Daarin staat onder meer dat het Berlijnse fietsnetwerk in 2030 [2.698 km](#) lang moet zijn.

Berlijn neemt maatregelen

Maar in 2023 werden de christendemocraten de grootste partij in Berlijn, en die wilden juist [minder investeren](#) in de fietsinfrastructuur. Vorig jaar heeft de stad Berlijn zo'n 10 miljoen euro in haar begroting beschikbaar gesteld voor [Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs](#). Maar in de praktijk blijkt dat toch moeilijk uit te voeren: nog niet eens 40 procent van het budget is in 2023 ook echt uitgegeven, schrijft [Der Tagesspiegel](#). En voor 2024 is er in de [begroting](#) minder geld voor de fietsinfrastructuur beschikbaar gesteld.

Changing Cities, een organisatie die zich inzet voor een fietsvriendelijke, duurzame en leefbare stad, controleert elke zes maanden de voortgang van de uitbreiding van de fietspaden in Berlijn - op de weg, met een meetlint en via GPS-gegevens. Na 5,5 jaar is slechts 5 procent van het geplande fietsnetwerk voltooid, schrijft de organisatie op haar [website](#).

Changing Cities houdt met onder meer demonstraties de druk op de ketel. Ook andere organisaties komen met initiatieven om de stad fietsvriendelijker te maken. Zo bedacht Paper Planes het project Radbahn Berlin: ze wilde de ongebruikte ruimte onder het verhoogde spoorviaduct in Berlijn-Kreuzberg beschikbaar stellen voor fietsers. Eind april is een 200 meter lang [testveld](#) voor

fietsers geopend om het concept te testen.

Andere fiets-initiatieven

Ook op andere plekken in Duitsland zijn veel fiets-initiatieven. In de deelstaat Noordrijn-Westfalen (NRW) zet [Aufbruch Fahrrad](#) zich in voor de verkeersveiligheid op wegen en fietspaden en voor 1.000 kilometer snelfietspaden voor woon-werkverkeer. In 2019 keurde het deelstaatparlement alle punten van [Aufbruch Fahrrad](#) goed en nam die over in het Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz, dat sinds januari 2022 geldt.

[Duitse fietsorganisaties](#) zien zich gesteund door de Europese Unie, die vorig najaar met een [Europese Verklaring](#) over Fietsen kwam, één groot pleidooi voor fietsen in de EU. [Caroline Lodemann](#) van de Duitse fietsbond ADFC hoopt dat het effect heeft: “Het zou een motivatie moeten zijn voor de bondsregering om Duitsland als fietsland sterk te ontwikkelen.”

*Dit is een artikel gedownload via [duitslandinstituut.nl](https://duitslandinstituut.nl).*

Artikel:

<https://duitslandinstituut.nl/artikel/59361/warum-wieso-fietsen-duitsers-zo-vaak-op-de-stoep>