



Fietsen in groep

BRIEFING

In België is de fiets een zeer populair vervoersmiddel, vooral in het noorden van het land. Volgens onderzoek naar de mobiliteit van Belgen bedraagt de afstand die per fiets wordt afgelegd ongeveer 580 km per jaar per inwoner (1). Hoewel de methoden voor het verzamelen van verplaatsingsgegevens van land tot land verschillen, is dit aantal vergelijkbaar met het aantal met de fiets afgelegde kilometers in Denemarken (ongeveer 510 km) en hoger dan in landen als Finland (300 km) of Duitsland (400 km).

Fietsen op straat is niet zonder risico en het is dan ook belangrijk om de rechten en plichten van fietsers te kennen. Net als bij het alleen fietsen geldt voor fietsen in groep een specifieke wetgeving die gekend moet zijn. Deze wetgeving verschilt bovendien van land tot land.

Deze Briefing geeft een overzicht van de regels die van toepassing zijn op fietsers in groep en van de veiligheidsaspecten die verband houden met het fietsen in groep, in België en elders in Europa.

INHOUD

- Wat is fietsen in groep?
- Wat zegt de wet?
- In welke mate verschilt de wetgeving van land tot land?
- Fietspaden: welke regels gelden in andere landen?
- Welke regels gelden voor de zichtbaarheid en begeleiding?
- Wat leren we uit de ongevalgegevens?
- Welke aanbevelingen kunnen geformuleerd worden?

Highlights

- In België en in de meeste van onze buurlanden zijn groepen fietsers niet verplicht het **fietspad** te gebruiken.
- In bepaalde Europese landen mogen fietsers in groep altijd **met twee naast elkaar** op de rijbaan rijden.
- In sommige Europese landen gelden **dezelfde regels** voor individuele fietsers en fietsers in groep.
- In België neemt het aandeel van fietsongevallen op wegen **buiten de bebouwde kom** (in tegenstelling tot ongevallen binnen de bebouwde kom) toe met het aantal betrokken fietsers.

Gelieve te verwijzen naar dit document als:

Vias institute (2025) Briefing "Fietsen in groep". Brussel, België, Vias institute, briefings.vias.be
Redactie van dit document: Quentin Lequeux. Voor meer informatie: quentin.lequeux@vias.be

Wat is fietsen in groep?



Actieve vervoersmiddelen, zoals wandelen en fietsen, bieden grote voordelen voor de gezondheid en het milieu. Lichamelijke activiteit heeft namelijk een positief effect op de levensverwachting, het risico op hart- en vaatziekten en de lichamelijke gezondheid (2). Fietsen met het gezin, vrienden of in een fietsclub wordt steeds populairder, net als deelnemen aan grote wielerevenementen. Maar om het aandeel van het fietsverkeer te blijven vergroten, moet fietsen als een veilige activiteit worden beschouwd en ook als zodanig worden ervaren.

Fietsen in groep kan worden gedefinieerd als een groep mensen die om verschillende redenen samen fietsen. Die gezamenlijke activiteit kan worden gezien als een veilige manier van verplaatsen. In vergelijking met individueel fietsen voelen veel fietsers zich veiliger wanneer ze in groep fietsen, omdat ze dan genieten van een betere persoonlijke veiligheid, potentiële ondersteuning bij een ongeval, een veiligere begeleiding en een betere zichtbaarheid voor andere weggebruikers (3).

In de praktijk is vastgesteld dat een toename van het gebruik van een bepaald vervoersmiddel vaak gepaard gaat met een lichte daling van het daarmee verbonden risico. Dit fenomeen kan voornamelijk worden verklaard door twee factoren (4): de verbetering van de infrastructuur (landen die deze toename hebben gekend, hebben vaak extra veiligheidsmaatregelen ingevoerd) en de gewinning van bestuurders (automobilisten zijn aandachtiger en voorzichtiger ten opzichte van weggebruikers die ze vaak op de baan tegenkomen).

Naast de fiets als louter vervoersmiddel kan fietsen in groep ook een vrijetijdsactiviteit zijn. Fietsen in groep biedt bijvoorbeeld de mogelijkheid om samen plezier te maken en nieuwe plaatsen te ontdekken. In sommige gevallen gaat het gewoon om deelnemen aan een sportactiviteit, zoals een wielervedstrijd. In hun literatuuroverzicht identificeren Heeremans et al. (2022) verschillende types van fietsers in groep: recreatieve ritten, sportgroepen, spontaan gevormde groepen van fietsende pendelaars, fietstochten op het platteland of in parken en therapeutische groepen (3).



Wat zegt de wet?

Definitie van een groep fietsers

In België gelden specifieke regels voor fietsers in groep. Vanuit wettelijk standpunt geldt dat als de groep uit minder dan 15 fietsers bestaat, de deelnemers dezelfde regels volgen als individuele fietsers. Als de groep tussen 15 en 150 fietsers telt, hebben ze twee mogelijkheden: ofwel volgen ze dezelfde regels als voor individuele fietsers, ofwel volgt de groep de regels die gelden voor fietsers in groep (5). Volgende regels zijn van toepassing op fietsers in groep:

- Ze zijn niet verplicht het fietspad te gebruiken.
- Ze mogen altijd met twee naast elkaar op de rijbaan rijden, op voorwaarde dat ze in groep blijven rijden.
- Op een rijbaan zonder rijstroken mogen ze niet breder zijn dan de breedte van een rijstrook (+ 3 m) en in geen geval meer dan de helft van de rijbaan innemen.
- Op een weg die in rijstroken is verdeeld, mogen ze alleen op de rechterstrook rijden.

Voor groepen **van 15 tot 50 fietsers**:

- De groep mag begeleid worden door minstens twee wegkapiteins.
- De groep mag op ongeveer 30 meter worden voorafgegaan en gevolgd door een begeleidend voertuig¹.

Voor groepen **van 51 tot 150 fietsers**:

- De groep moet begeleid worden door minstens twee wegkapiteins.
- De groep moet op een afstand van ongeveer 30 meter worden voorafgegaan en gevolgd door een begeleidend voertuig.

De wegkapiteins zorgen ervoor dat de rit vlot verloopt. Ze moeten minstens 21 jaar oud zijn en rond hun linkerarm een armband dragen met de Belgische driekleur en in zwarte letters op de gele strook de vermelding "wegkapitein" (5). Ten slotte moet een groep van meer dan 150 fietsers worden opgesplitst. Tabel 1 geeft een overzicht van de Belgische wetgeving die van toepassing is op fietsers in groep, zoals bepaald in de wegcode².

¹Als er maar één begeleidend voertuig is, moet dat de groep volgen.

²De nieuwe wegcode, die op 1 juni 2027 van kracht wordt en de huidige verkeersregels vervangt, voorziet echter in nieuwe regels. Fietsers die samen onderweg zijn, zullen worden beschouwd als een groep vanaf 10 leden (tegenover 15 momenteel) en tot en met 100 leden (tegenover 150 momenteel). De specifieke bepalingen blijven van toepassing (met name: mogelijkheid om op de rijbaan te rijden zelfs als er een fietspad is, met twee naast elkaar rijden, beschikken over signaalgevers en een begeleidend voertuig) (<https://www.wegcode.be/nl/code-van-de-openbare-weg>).

Tabel 1. Belgische regelgeving voor fietsen in groep.

Groepen	Wegkapiteins	Begeleidende voertuigen
< 15 fietsers	Worden niet als een groep beschouwd	
Van 15 tot 50 fietsers	Minstens twee toegestaan	Eén of twee toegestaan
Van 51 tot 150 fietsers	Minstens twee verplicht	Twee verplicht
> 150 fietsers	De groep moet gesplitst worden	

Bron: Wegcode, art. 43bis (België) (5)

Fietspaden

In België verwijst de term "fietspad" naar het deel van de openbare weg dat is voorbehouden voor het verkeer van fietsen en bromfietsen van klasse A, aangegeven door de verkeersborden D7 of D9 (zie Figuur 1) of door wegmarkeringen (6). Het fietspad maakt geen deel uit van de rijbaan en wordt aangegeven door:

- twee onderbroken parallelle witte lijnen op de grond, meestal op hetzelfde niveau als de rijbaan (in dat geval wordt het fietspad niet aangegeven met een bord);
- verkeersbord D7 (dit fietspad is meestal afgescheiden van de rijbaan door een middenberm of stoeprand);
- verkeersbord D9 (in dit geval gebruiken fietsers en voetgangers elk het deel van de openbare weg dat hun door het bord is toegewezen).

Figuur 1. Verkeersborden D7 en D9 die een verplicht fietspad aangeven in België.



Verkeersbord **D7**



Verkeersbord **D9**

Bron: Temmerman, et al. (2025) (7)

Zoals hierboven al vermeld, geldt er echter een uitzondering voor fietsers die in groep rijden. Zij zijn niet verplicht om het fietspad te gebruiken. Ze mogen op de rijbaan rijden, met twee naast elkaar of achter elkaar, op voorwaarde dat ze bij elkaar blijven.

De nieuwe wegcode, die op 1 juni 2027 van kracht wordt en de huidige wegcode vervangt, voorziet echter in de invoering van een nieuw verkeersbord voor fietsers (gelijk aan het bord C113 in Frankrijk, zie p. 7). Dat bord maakt het gebruik van het fietspad facultatief, zodat iedereen op de rijbaan mag rijden als hij dat verkies. Het gebruik van het fietspad blijft wel verplicht bij het bord D7.

In welke mate verschilt de wetgeving van land tot land?

De regels die van toepassing zijn op groepen fietsers kunnen van land tot land sterk verschillen. De wetgeving bevat vaak normen met betrekking tot de grootte van de groep, de plaats waar fietsers mogen of moeten rijden (fietspad, fietsstrook, rijbaan, enz.), het rijden naast elkaar of achter elkaar, boven op de regels die voor alle fietsers gelden. Andere maatregelen die uitsluitend van toepassing zijn op fietsers in groep hebben soms betrekking op de regels voor het inhalen of het oversteken van kruispunten. In Oostenrijk bijvoorbeeld moet het dwarsverkeer een groep van minstens tien personen die een kruispunt nadert, de gelegenheid geven om het kruispunt in groep over te steken. Daarvoor moeten de eerste en de laatste persoon van de groep een fluohesje dragen en moet de eerste persoon op het kruispunt het einde van de groep met een handgebaar aangeven (8). In andere landen bestaan er gewoonweg geen specifieke regels voor groepen fietsers. In dat geval gelden voor groepen fietsers dezelfde regels als voor individuele fietsers. Tabel 2 geeft voor verschillende Europese landen aan of er een specifieke wetgeving bestaat voor fietsers in groep, hoe een groep wordt gedefinieerd, of er al dan niet een uitzondering bestaat op de verplichting om het fietspad te gebruiken in vergelijking met individuele fietsers (of fietsers in kleine groepen), en of het naast elkaar rijden op de rijbaan is toegestaan (onder normale verkeersomstandigheden).

Tabel 2. Vergelijking van de wetgeving met betrekking tot fietsers in groep in verschillende Europese landen.

Land	Specifieke wetgeving?	Definitie van een groep	Afwijking van het verplicht gebruik van het fietspad	Naast elkaar fietsen toegestaan (of getolereerd) op de rijbaan
België	Ja	≥ 15 personen	Ja	Ja
Bulgarije	Ja	Geen definitie gegeven	Ja	Nee
Duitsland	Ja	≥ 16 personen	Ja	Ja
Frankrijk	Nee	Geen definitie gegeven	N.v.t.	Ja
Griekenland	Nee	Geen definitie gegeven	N.v.t.	Nee
Hongarije	Nee	Geen definitie gegeven	N.v.t.	Nee
Luxemburg	Ja	Geen definitie gegeven	Niet gespecificeerd	Ja
Nederland	Nee	Geen definitie gegeven	N.v.t.	Ja
Oostenrijk	Ja	≥ 10 personen	Nee	Ja
Polen	Ja	> 15 personen	N.v.t.	Ja
Slovenië	Ja	≥ 4 personen	Ja	Ja
Zweden	Nee	Geen definitie gegeven	N.v.t.	Ja
Zwitserland	Ja	> 10 personen	Nee	Ja

We zien dat er niet altijd een specifieke wetgeving bestaat voor fietsers in groep, en dat die groepen ook niet altijd duidelijk zijn gedefinieerd. Bovendien verschilt de wetgeving met betrekking tot het gebruik van het fietspad. In sommige landen zijn fietsers in groep verplicht om het fietspad te gebruiken, terwijl ze in andere landen kunnen kiezen tussen het fietspad en de rijbaan. Ten slotte zijn er ook duidelijke verschillen in de regelgeving met betrekking tot het naast elkaar rijden.



Fietspaden: welke regels gelden in andere landen?

Welke rol spelen fietspaden voor de veiligheid van fietsers?

Fietsvoorzieningen zijn essentieel om de veiligheid van fietsers te verbeteren. Een fietspad zorgt er namelijk voor dat fietsers fysiek gescheiden worden van gemotoriseerde voertuigen (auto's, motoren, vrachtwagens), waardoor het risico op ongevallen en ernstig letsel aanzienlijk verkleint. Door een afgescheiden, veilige ruimte te bieden, beschermen ze de meest kwetsbare weggebruikers.

Fietsers in groep (in de ruime zin van het woord) maken echter niet altijd gebruik van het fietspad, met name omdat het gebruik ervan niet altijd wettelijk verplicht is, maar ook om praktische redenen van veiligheid, ruimte of kwaliteit van de infrastructuur. Bijvoorbeeld:

- Veel fietspaden zijn te smal, waardoor de groep gedwongen wordt om achter elkaar te rijden, wat minder gezellig is en ook als minder veilig voor de groep kan worden ervaren (9).
- De fietspaden zijn soms slecht onderhouden, bezaaid met afval of brokstukken (glas, modder, kuilen) of hebben gevaarlijke kruispunten met slecht zicht. Voor een groep die met een bepaalde snelheid rijdt, kan de rijbaan dan paradoxaal genoeg een effener en overzichtelijker wegdek bieden (10).
- Sportieve of recreatieve groepen fietsers rijden vaak met een hoge snelheid, die meer geschikt is voor de rijbaan dan voor een gedeeld pad met langzamere fietsers, steps of voetgangers (op trage wegen). Het harmonisch samengaan van deze verschillende soorten weggebruikers is niet altijd even gemakkelijk en kan soms zelfs tot spanningen leiden (11). Volgens een studie in Nederland doen zich echter geen objectief gevaarlijke situaties voor tussen groepen fietsers en andere weggebruikers, noch op het fietspad, noch op de rijbaan (12).

Kortom, het gebruik van fietspaden is vaak een compromis tussen de waargenomen veiligheid, de wetgeving en de praktische verkeersomstandigheden. In deze context geven Heeremans et al. (2022) aan dat fietsers in groep inderdaad minder geneigd zijn om op het fietspad te rijden (3). In werkelijkheid hebben fietsers in groep niet altijd dezelfde doelstellingen. De meeste fietsinfrastructuur is bedoeld voor de fiets als vervoersmiddel maar is niet altijd geschikt voor fietsers in groep met andere doelstellingen, zoals sport of recreatie (13).

Wat zegt de wetgeving in onze buurlanden?

Frankrijk

In Frankrijk bestaat er geen specifieke regelgeving voor fietsers in groep. Fietsers, zowel individueel als in groep, zijn niet verplicht om het fietspad te gebruiken. Fietsers die in groep rijden, moeten in principe achter elkaar of met twee naast elkaar op de rijbaan rijden (14), maar ze moeten zo rechts mogelijk blijven rijden om het verkeer niet te hinderen. 's Nachts, wanneer ze door een voertuig worden ingehaald of wanneer de omstandigheden dit vereisen (zoals een smalle rijbaan), moeten ze achter elkaar rijden (15). Fietsers kunnen dus kiezen tussen het fietspad of de rijbaan, rekening houdend met de verkeersomstandigheden. Voor hun eigen veiligheid is het echter aan te raden om voor het fietspad te kiezen. In sommige Franse gemeenten kan de plaatselijke politie echter wel verplichten om het fietspad te gebruiken (14).

In dat geval wordt het fietspad aangegeven met bord B22, vergelijkbaar met bord D7 dat in België wordt gebruikt. Dat bord geeft een "verplicht" fietspad aan, terwijl er ook "aanbevolen" fietspaden zijn, aangegeven met bord C113, waar fietsers mogen rijden die niet samen met gemotoriseerde weggebruikers op de rijbaan willen rijden (zie Figuur 2). Als bord B22 er niet staat, mogen fietsers kiezen of ze op het fietspad of de rijbaan rijden.

Figuur 2. Borden B22 en C113 geven in Frankrijk aan dat er een fietspad is.



Verkeersbord B22
geeft een verplicht fietspad aan



Verkeersbord C113
geeft een aanbevolen fietspad aan

Bron: Sécurité Routière Vivre Ensemble (2025) (15)

Duitsland

De Duitse wetgeving voor fietsers in groep lijkt op die in België. Ze hebben de keuze tussen dezelfde regels volgen als individuele fietsers of de regels die gelden voor fietsers in groep. De definitie van een groep verschilt echter wel lichtjes van de Belgische definitie, aangezien een groep fietsers als zodanig wordt beschouwd wanneer deze uit minstens 16 fietsers bestaat.

In overeenstemming met artikel 27, paragraaf 1 van de Duitse wegcode (StVO) (16) zijn fietsers in groep niet verplicht het fietspad te gebruiken. Ze mogen op de rijbaan rijden, zelfs als er een fietspad naast ligt. De regel dat twee fietsers naast elkaar mogen rijden op de rijbaan is dezelfde als in België.

Nederland





In Nederland zijn er geen specifieke verkeersregels voor fietsers in groep. Ze mogen naast elkaar fietsen maar ze mogen daarbij het verkeer niet hinderen. Als fietsers in een groep op een druk fietspad rijden en ze fietsers uit de tegenovergestelde richting kruisen of als ze ingehaald worden, zijn ze verplicht om achter elkaar te gaan rijden, zodat anderen hen gemakkelijk voorbij kunnen.

Een fietspad wordt aangeduid met verkeersbord G11, het equivalent van verkeersbord D7 in België en B22 in Frankrijk. Niet-verplichte fietspaden worden aangeduid met verkeersbord G13 met daarop "fietspad" (7).

Vergelijking tussen fietspaden en verplichtingen

Tabel 3 geeft een overzicht van de fietspaden en verplichtingen voor individuele fietsers of fietsers in groep, in België en in enkele buurlanden. Let op: naast de gewone wetgeving kunnen fietsers in groep ook hun eigen regels hebben. In België of Nederland bijvoorbeeld is het in heel wat wielersclubs verplicht om een fietshelm te dragen.

Tabel 3. Fietspaden en verplichtingen voor individuele fietsers of fietsers in groep, in België en in enkele buurlanden.

	België	Frankrijk	Duitsland	Nederland
Benaming	Fietspad Radweg Piste cyclable	Piste cyclable	Radweg	Fietspad
Verkeersborden	D7, D9, D10 ³ 	B22, C113 	237, 240, 241 	G11, G12a, G13 
Toegestane weggebruikers	Fietsers, alle tweewielige bromfietsen in het geval van D7 (tenzij anders aangegeven), bromfietsen van klasse A en speedpedelecs in het geval van D9, geen bromfietsen (of speedpedelecs) in het geval van D10	Fietsers, speedpedelecs indien aangegeven	Fietsers, speedpedelecs en bromfietsen van klasse A buiten de bebouwde kom (tenzij anders aangegeven)	Fietsers, speedpedelecs en bromfietsen uitsluitend in het geval van bord G12a
Verplicht gebruik voor individuele fietsers en voor fietsers in groep waarvan het aantal leden lager is dan de drempelwaarde voor de definitie van een groep	Ja	Ja (in het geval van B22) Nee (in het geval van C113)	Ja (tenzij op een onderbord "frei" staat)	Ja (in het geval van G11 of G12) Nee (in het geval van G13)
Niet verplicht voor fietsers in groep waarvan het aantal leden hoger is of gelijk aan de drempelwaarde voor de definitie van een groep	Ja	n.v.t.	Ja	n.v.t.
Fietsers in groep mogen met twee naast elkaar rijden (bij normaal verkeer)	Ja	Ja	Ja	Ja

Bron: Overgenomen van Temmerman, et al. (2025) (7)

³ Een verplicht fietspad aangeduid door bord D10 wordt niet "fietspad" genoemd maar "deel van de openbare weg" (7).

Wat zegt de wetgeving in de andere Europese landen?

Ook andere landen in Europa hebben een wetgeving voor fietsers in groep. Vaak gaat het dan om specifieke regels voor het gebruik van het fietspad of voor het met twee naast elkaar rijden.

De hieronder genoemde landen zijn voornamelijk landen waarover informatie is verstrekt door verschillende partners en deskundigen op dit gebied⁴, of waarover de wetgeving voldoende toegankelijk was of voldoende gedocumenteerd in de literatuur.

Oostenrijk

In Oostenrijk mogen fietsers in groep (met twee) naast elkaar rijden op fietspaden, in fietsstraten, woonstraten en in gemengde zones. Dit mag op voorwaarde dat niemand in gevaar wordt gebracht, dat het verkeersvolume dit toelaat en dat andere weggebruikers niet worden gehinderd om in te halen. Fietsers die naast elkaar rijden, moeten altijd de meest rechtse rijstrook gebruiken. In voetgangerszones mogen fietsers naast elkaar rijden als fietsen in de voetgangerszone is toegestaan.

Automobilisten moeten groepen van tien of meer fietsers de kans geven om als groep een kruispunt over te steken. Bij het oprijden van het kruispunt moeten de voorrangregels worden nageleefd. De voorste fietser moet met handsignalen het einde van de groep aan de automobilisten op het kruispunt aangeven en indien nodig afstappen. De voorste en achterste fietser moeten een reflecterend veiligheidshesje dragen (17).

Bulgarije

De wegcode van de Republiek Bulgarije geeft geen aantal op voor de definitie van een groep fietsers. De wet geeft aanwijzingen via de algemene principes van verkeersveiligheid. Zo verbiedt de wet met name het volgende:

- Het is fietsers verboden om in groep te trainen als ze niet worden begeleid door een voertuig (auto of motor) voor of achter hen.
- Het is bestuurders van tweewielers verboden om naast een andere tweewieler te rijden.
- Het is fietsers verboden om in zones voor voetgangers te rijden (dit verbod geldt niet voor fietsers jonger dan 12 jaar).

Bovendien moeten fietsers:

- buiten de bebouwde kom, 's nachts of bij verminderd zicht een reflecterend hesje dragen;
- zo dicht mogelijk bij de rechterrاند van de rijbaan rijden.

⁴ Voornamelijk bij de leden van het Forum of European Road Safety Research Institutes (FERSI).

Luxemburg

In het Groothertogdom Luxemburg verbiedt artikel 160.2 van de wegcode (18) sinds 2018 fietsers om met meer dan twee naast elkaar te rijden, met uitzondering van fietsers die deelnemen aan een wedstrijd en waarvoor specifieke regels gelden. Bovendien bepaalt de wegcode ook dat fietsers achter elkaar moeten rijden:

- wanneer ze een bocht, de top van een helling of een spoorwegovergang naderen en wanneer ze die oversteken;
- tussen zonsondergang en zonsopgang;
- in de bebouwde kom wanneer de snelheid is beperkt tot 50 km/u, wanneer ze worden ingehaald;
- wanneer ze de andere weggebruikers onnodig overmatig hinderen.

Artikel 125 van de wegcode zegt bovendien dat bestuurders van een gemotoriseerd voertuig fietsers langs links moeten voorbijsteken en daarbij minstens 1,5 meter afstand van de fietser moeten houden.

Polen

In Polen mogen fietsers in groep en naast elkaar rijden als ze de andere weggebruikers daarmee niet hinderen. De groep mag niet meer dan 15 personen tellen en de afstand tussen de groepen moet minstens 200 meter bedragen.

Een groep fietsers hoeft niet te stoppen voor het rode licht als ze in groep rijden.

Voor groepen van meer dan 15 fietsers moet iemand voorop rijden en iemand achteraan. Die personen moeten daarvoor een speciale (officiële) opleiding hebben gevolgd.

Zweden

In Zweden bestaat er geen specifieke regelgeving voor fietsers in groep. Fietsers in groep moeten dezelfde regels volgen als individuele fietsers. Fietsers mogen wel naast elkaar rijden; dit is niet verboden. De wet zegt er wel bij dat fietsers voertuigen achter zich de kans moeten geven om voorbij te steken maar schrijft geen specifiek gedrag voor.

Om een enkele fietser of twee fietsers in te halen die naast elkaar rijden, moet de linkerrijstrook worden gebruikt, wanneer deze vrij is.

Slovenië

Volgens de Sloveense wegcode moeten fietsers achter elkaar rijden, behalve op fietspaden waar twee fietsers naast elkaar mogen rijden als het fietspad daar breed genoeg voor is. Bovendien mogen fietsers met een geldige licentie van de Sloveense wielerbond in groep rijden. Voor alle andere fietsers die niet deelnemen aan toegestane activiteiten gelden dezelfde regels als voor individuele fietsers.

Over het algemeen is het verboden om met twee naast elkaar op de openbare weg te rijden, behalve in volgende gevallen:

- Als dat gebeurt op aangeduide fietspaden en de breedte van het fietspad dat toelaat.
- Als dat deel uitmaakt van een trainingssessie of een officieel georganiseerd evenement met gelicentieerde fietsers.

In dagelijkse verkeerssituaties en in het bijzonder op wegen waar fietsers en gemotoriseerde voertuigen de weg moeten delen, moeten fietsers achter elkaar rijden.

Zwitserland

In Zwitserland hangt de regelgeving voor fietsen in groep minder af van de grootte van de groep dan van het soort evenement: "normaal verkeer" of "sportevenement".

In het "normale verkeer" is het fietsers over het algemeen verboden om naast elkaar te rijden. Er zijn echter uitzonderingen. Fietsers mogen met twee naast elkaar rijden als ze het verkeer niet hinderen:

- in een aaneengesloten groep van meer dan tien fietsers;
- in druk verkeer van fietsers of bromfietsers;
- op fietspaden, gemarkeerde fietsroutes, secundaire wegen en gedeelde ruimtes.

Alle andere verkeersregels gelden zowel voor fietsers in groep als voor individuele fietsers. Het is bijzonder belangrijk dat fietsers in groep zich in het verkeer zo gedragen dat ze andere weggebruikers niet hinderen of in gevaar brengen.

Voor "sportevenementen" is een vergunning vereist van het kanton waar het evenement plaatsvindt. Die vergunning wordt toegekend als aan bepaalde voorwaarden is voldaan. De kantons kunnen bovendien hun eigen afwijkingen toestaan.

Welke regels gelden voor de zichtbaarheid en begeleiding?



Het is van essentieel belang dat fietsers van hun zichtbaarheid een prioriteit maken om hun veiligheid op de weg te waarborgen. Door felgekleurde of fluorescerende kleding en reflecterende materialen te dragen, zowel overdag als 's nachts, maken fietsers zich onmiddellijk herkenbaar voor automobilisten en andere weggebruikers. Voor grote groepen fietsers is zichtbaarheid eveneens een absolute noodzaak om zich veilig door het verkeer te bewegen. Naast individuele, goed zichtbare uitrusting is ook het gebruik van extra veiligheidsmaatregelen cruciaal, vooral wanneer het om grootschalige evenementen gaat, zoals sportevenementen. Het gebruik van begeleidende voertuigen voor- of achteraan de groep maakt de aanwezigheid van de groep duidelijk zichtbaar en creëert een fysieke veiligheidsperimeter die de verkeersstroom van andere voertuigen regelt. In combinatie met de coördinatie door wegkapiteins, die toezien op de interne discipline in de groep en communiceren met de begeleidende voertuigen, maken deze maatregelen van een kwetsbare groep een georganiseerde en goed zichtbare verkeersentiteit, waardoor het risico op ongevallen aanzienlijk verkleint.

In België

Wanneer een groot aantal fietsers samen rijdt, bijvoorbeeld tijdens recreatieve tochten of sportwedstrijden, mag de groep fietsers op een afstand van ongeveer 30 meter worden voorafgegaan en gevolgd door een begeleidend voertuig en worden begeleid door ten minste twee wegkapiteins, op voorwaarde dat de groep uit minstens 15 maar minder dan 50 personen bestaat. Indien de groep uit meer dan 50 personen bestaat, is de begeleiding door een begeleidend voertuig en wegkapiteins verplicht. Op het dak van de begeleidende voertuigen moet een blauw bord staan met daarop het verkeersbord A51 en daaronder het symbool van een fiets (zie Figuur 3). Dat bord moet goed zichtbaar zijn: op het voertuig vóór de groep voor het tegemoetkomende verkeer en op het voertuig achter de groep voor het achteropkomende verkeer.

De wegkapiteins hebben op hun beurt als taak het goede verloop van de tocht te verzekeren. Zij moeten minstens 21 jaar oud zijn en rond de linkerarm een reglementaire armband dragen. Die armband toont de nationale driekleur in horizontale banen, met de vermelding "wegkapitein" in zwarte letters op de gele band.

Figuur 3. Reglementaire uitrusting voor begeleidende voertuigen.



Bord A51 met het symbool van een fiets

In andere landen

Dit soort regelgeving bestaat ook in andere Europese landen, soms in licht andere vorm. Afhankelijk van het land worden wegkapiteins aangeduid als "wegkapitein", "road captain" of "Gruppenchef". In elk geval vormen zij een sleutelfiguur binnen fietsgroepen en zorgen zij niet alleen voor de veiligheid, maar plannen en leiden zij de groep ook tijdens uitstappen. Ze bepalen het tempo en de te volgen route en zien erop toe dat alle groepsleden de regels naleven voor een veilige deelname aan het verkeer.

Wat leren we uit de ongevalgegevens?

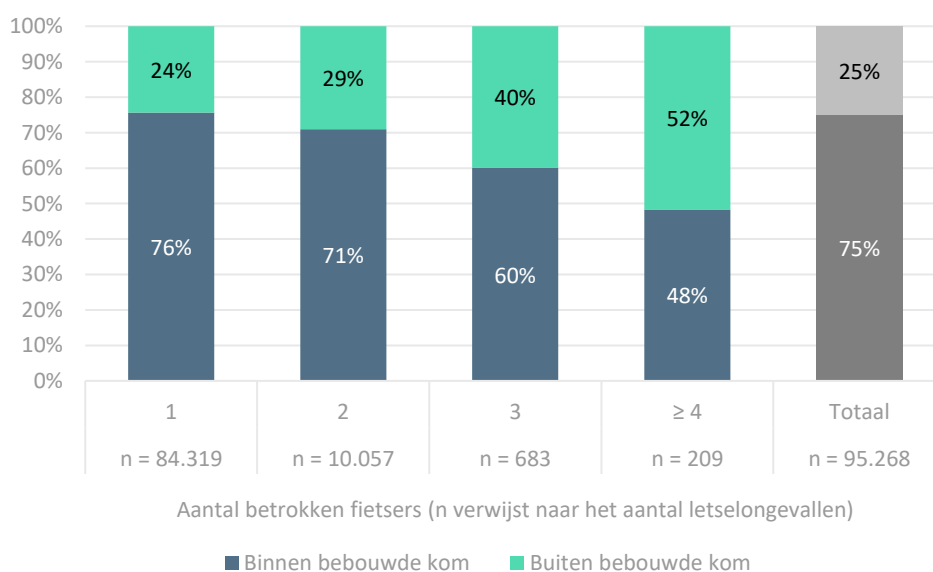
Welke factoren spelen een rol bij ongevallen met meerdere fietsers?

De officiële statistieken over verkeersongevallen bevatten ook informatie over de factoren die een rol speelden in het ongeval. Hoewel de indicator "fietsers in groep" niet beschikbaar is in de databank, kan wel de verdeling van deze factoren worden onderzocht in functie van het aantal fietsers die bij de ongevallen zijn betrokken. Merk echter op dat wanneer meerdere fietsers bij een ongeval betrokken zijn, niet kan worden vastgesteld of zij zich bewust als groep verplaatsten dan wel toevallig met meerdere personen aanwezig waren op het moment van het ongeval.

De plaats van het ongeval

In de periode 2015–2024 vonden drie op de vier ongevallen (75%) waarbij minstens één fietser betrokken was, plaats binnen de bebouwde kom (Figuur 4). Dat aandeel neemt echter af naarmate het aantal betrokken fietsers toeneemt: van 76% wanneer één fietser betrokken is tot 48% wanneer vier of meer fietsers betrokken zijn. Die tendens is niet verrassend: fietsers in groep, zoals sportclubs, organiseren hun ritten meestal op wegen buiten de bebouwde kom.

Figuur 4. Aandeel van fietsongevallen binnen en buiten de bebouwde kom* in functie van het aantal betrokken fietsers, België (2015-2024).



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

*tenzij onbekend en uitgezonderd ongevallen op autowegen.

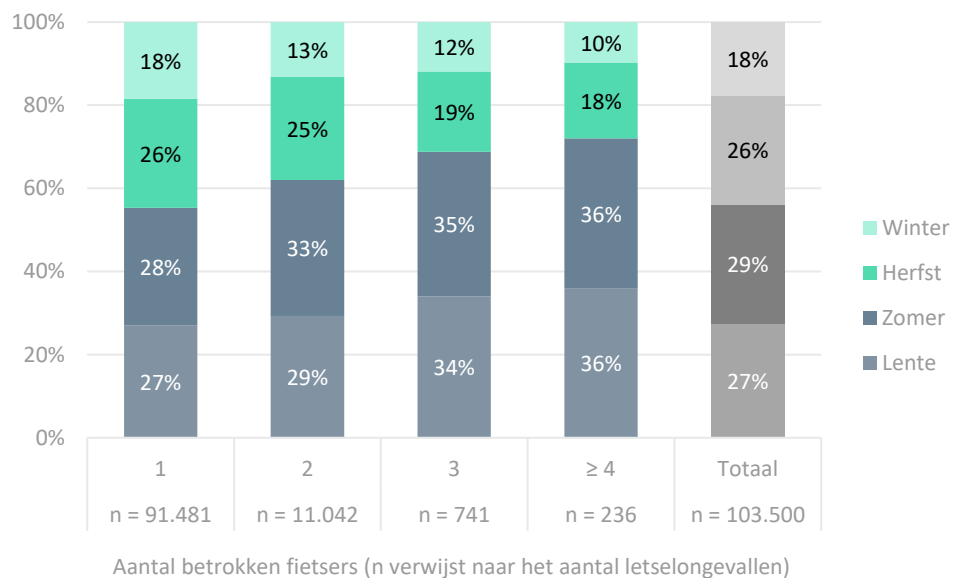
Overigens vond bijna zes op de tien ongevallen waarbij een fietser betrokken was plaats buiten een kruispunt (57%). Dat aandeel stijgt naarmate het aantal bij het ongeval betrokken fietsers toeneemt (57% bij één betrokken fietser, 71% bij twee fietsers, 76% bij drie en 77% bij vier betrokken fietsers). De oververtegenwoordiging van ongevallen met meerdere fietsers buiten een kruispunt hangt waarschijnlijk samen met hun grotere aandeel in ongevallen die buiten de bebouwde kom plaatsvinden (Figuur 3). Buiten de bebouwde kom zijn er immers minder kruispunten dan binnen de bebouwde kom.

Merk ook op dat een derde van de ongevallen (31%) plaatsvond terwijl de fietser(s) op een op het wegdek gemarkeerd fietspad reed/rede(n). Dat aandeel is tweemaal zo groot bij ongevallen met één betrokken fietser (32%) dan bij ongevallen waarbij vier of meer fietsers betrokken waren (14%). Tot slot deed zich bij ongeveer één op de tien ongevallen met minstens één fietser (11%) het ongeval voor terwijl de fietser(s) op de rijbaan reed/rede(n) of de rijbaan verliet/verlieten. Dat aandeel ligt hoger bij ongevallen met vier of meer betrokken fietsers (14%) dan bij ongevallen met minder dan vier fietsers (11%). Dat resultaat illustreert wellicht de praktijk van wielclubs die op de rijbaan rijden.

De periode van het jaar

In welke mate gefietst wordt, hangt sterk af van de maand en het seizoen. Die trend zien we ook terug in de ongevallenstatistiek en is meer uitgesproken voor fietsers in groep. Bijna zes op de tien ongevallen met minstens één fietser (56%) gebeurt in de lente en de zomer (Figuur 5). Dat aandeel stijgt echter naarmate het aantal betrokken fietsers toeneemt (55% wanneer één fietser betrokken is, 62% bij twee en 70% wanneer er drie of meer fietsers betrokken zijn).

Figuur 5. Aandeel van fietsongevallen in functie van de seizoenen* en het aantal betrokken fietsers, België (2015-2024).



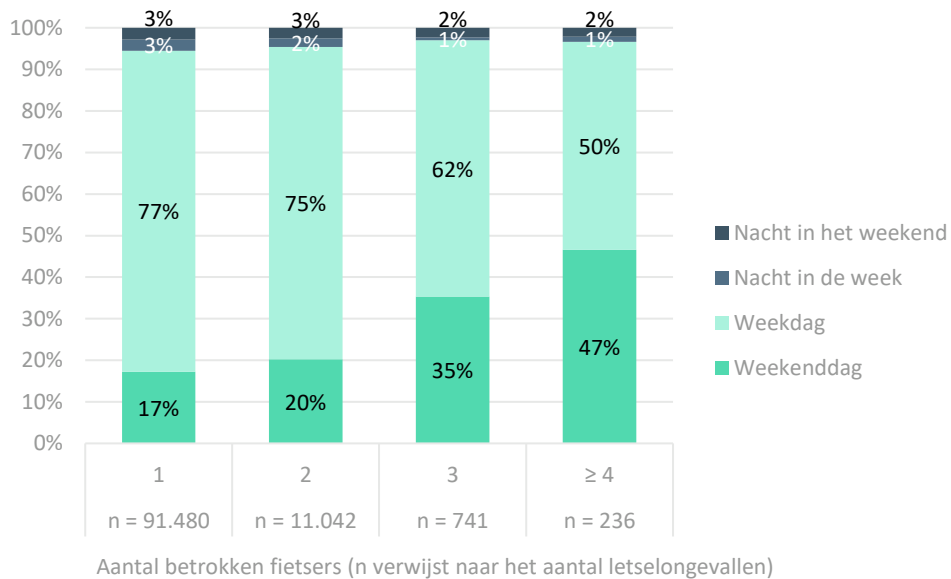
Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

* astronomische seizoenen

Dag en uur

De ongevalstatistieken tonen ook aan dat het aandeel ongevallen waarbij minstens één fietser betrokken is, afhangt van de dag van de week (Figuur 6). Globaal gezien vonden drie op de vier ongevallen (77%) waarbij minstens één fietser betrokken was, plaats op een weekday. We zien dat dit aandeel daalt wanneer het aantal bij het ongeval betrokken fietsers stijgt. Het gaat van 77% wanneer één fietser betrokken is tot slechts 50% wanneer vier of meer fietsers betrokken zijn.

Figuur 6. Aandeel van fietsongevallen op een weekday, een weekenddag, een nacht in de week en een nacht in het weekend, in functie van het aantal betrokken fietsers, België (2015-2024).



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

De ernst van de ongevallen

Van alle letselongevallen waarbij minstens één fietser betrokken was, leidde het ongeval in één op de tien gevallen tot geen enkele verwonding bij de fietsers (10% "ongedeerde fietsers"). Die prevalentie stijgt sterk naarmate het aantal betrokken fietsers toeneemt. Zo was in de periode 2015–2024 bij ongevallen met slechts één fietser 4% van de fietsers ongedeerd, terwijl dit het geval was bij een derde van de ongevallen met twee fietsers (31%) of drie fietsers (34%) en bij vier op de tien ongevallen met vier of meer fietsers (41%).

Wanneer enkel rekening wordt gehouden met gewonde of overleden fietsers, varieert de ernst van de letsels weinig naargelang het aantal betrokken fietsers. Toch ligt het aandeel overlijdens ruim de helft hoger bij ongevallen met vier of meer fietsers (1,5%) in vergelijking met ongevallen met slechts één fietser (0,9%).

De tegenpartij bij een ongeval

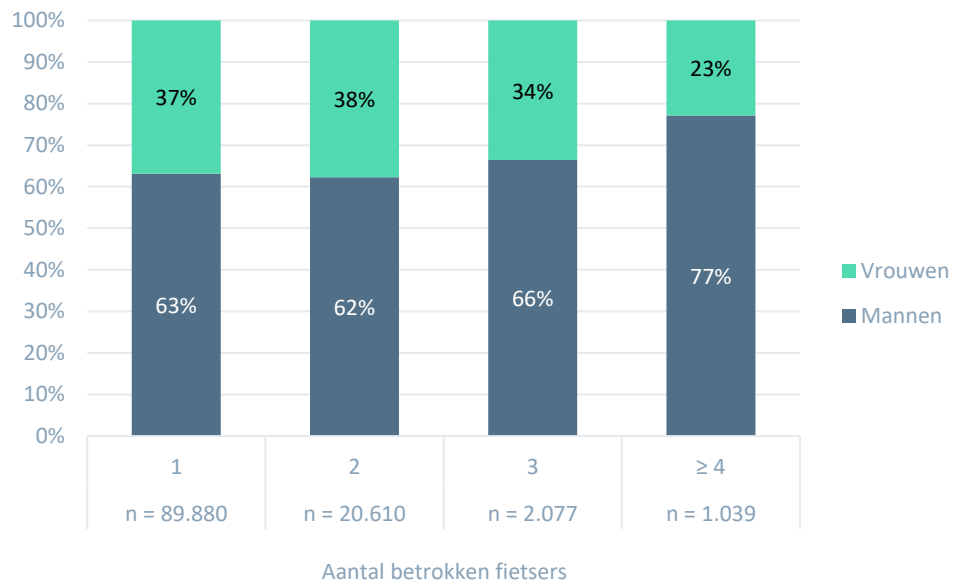
Wat de tegenpartij betreft bij ongevallen waarbij minstens één fietser betrokken is, worden eveneens verschillen vastgesteld. Bij ongevallen met slechts één fietser is de meest voorkomende zwaarste tegenpartij een auto (63%). Logischerwijs is er in deze groep geen enkel ongeval waarbij de tegenpartij een fietser is. Daarentegen is bij ongevallen met twee of meer fietsers de meest voorkomende zwaarste tegenpartij een andere fietser. Dat was het

geval in ongeveer zeven op de tien ongevallen (71%). Daarnaast worden eenzijdige ongevallen (zonder tegenpartij) vaker vastgesteld bij ongevallen met één fietser (13%) dan bij ongevallen met meerdere fietsers (5% bij twee betrokken fietsers, 2% bij drie fietsers en 2% bij vier of meer betrokken fietsers).

Geslacht en leeftijd van de slachtoffers

Mannen zijn oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken. Zij vertegenwoordigen 63% van de fietsers die bij een ongeval betrokken zijn, en hun oververtegenwoordiging is nog meer uitgesproken bij ongevallen met vier of meer fietsers (77% tegenover 63% bij ongevallen met minder dan vier fietsers) (Figuur 7). Deze resultaten moeten wellicht in verband worden gebracht met de mobiliteitsgegevens, waaruit blijkt dat fietsen nog steeds overwegend door mannen wordt beoefend.

Figuur 7. Aandeel mannen en vrouwen bij fietsers, in functie van het aantal fietsers die betrokken zijn bij een ongeval, België (2015-2024).



Bron: Statbel (Algemene Directie Statistiek - Statistics Belgium)

Het aandeel kinderen van 0 tot 14 jaar is hoger bij ongevallen met twee fietsers (13%) en nog hoger bij ongevallen met drie fietsers (19%) dan bij ongevallen met één fietser (9%) of met vier of meer fietsers (10%). Deze resultaten illustreren wellicht het feit dat in deze leeftijdsgroep vaker samen met de ouders wordt gefietst. Bij één op de vijf ongevallen met slechts één fietser (19%) is de fietser tussen 15 en 24 jaar oud. Die prevalentie daalt naarmate het aantal betrokken fietsers toeneemt. Jongeren van 15–24 jaar vertegenwoordigen nog slechts 14% van de fietsers wanneer vier of meer fietsers betrokken zijn. Het aandeel volwassenen van 25 tot 64 jaar stijgt met het aantal betrokken fietsers (van 58% bij ongevallen met één fietser tot 61% bij ongevallen met vier of meer fietsers).



Welke aanbevelingen kunnen geformuleerd worden?

Naast de veiligheidsregels die gelden voor individuele fietsers, situeren de belangrijkste aandachtspunten met betrekking tot de veiligheid van fietsers in groep zich rond verschillende aspecten: de definitie van een groep fietsers (meestal bepaald op basis van het aantal personen waaruit zij bestaat), het al dan niet verplicht gebruik van het fietspad door een groep fietsers, het al dan niet naast elkaar mogen rijden, de inhaalregels, evenals de omkadering en begeleiding van fietsers in groep door begeleidende voertuigen en wegkapiteins, in het bijzonder tijdens grote evenementen zoals sportmanifestaties.

In eerste instantie biedt deze Briefing een overzicht van de belangrijkste geldende regelgeving in verschillende Europese landen. Daaruit blijkt vooral hoe divers de regelgeving met betrekking tot fietsen in groep in de verschillende landen is. Tegen die achtergrond rijst de vraag naar de wenselijkheid van een harmonisatie van de wetgeving. Aanvullend onderzoek zou kunnen worden uitgevoerd om na te gaan welke regels het meest geschikt zijn voor fietsers in groep en het meest doeltreffend om ongevallen te voorkomen, en of een uniformisering van de wetgeving – zoals vaak overwogen in het kader van Europese richtlijnen – mogelijk kan bijdragen tot meer veiligheid voor fietsers in groep in Europa. Een uitgebreide studie van de geldende wetgeving is denkbaar, maar zou bijkomende middelen vereisen, bijvoorbeeld via diepgaande bevestigingen van meer betrokken actoren en deskundigen ter zake. Daarnaast zou het nuttig zijn om een pan-Europese studie uit te voeren naar de risico's van fietsen in groep, aangezien de kennis over dit onderwerp momenteel beperkt blijft.

In tweede instantie zijn uit de analyse van de ongevallen bepaalde factoren naar voren gekomen die ongevallen met meerdere fietsers onderscheiden van ongevallen met slechts één fietser. Sommige van die verschillen weerspiegelen de specifieke kenmerken die eigen zijn aan fietsen als sport en aan fietstochten in clubverband. Andere verschillen, met name wat betreft de leeftijd van de slachtoffers, wijzen ook op verplaatsingen in kleine groepen met kinderen (2 of 3 fietsers), vermoedelijk ouders die zich samen met hun kinderen verplaatsen of kinderen die met hun vrienden onderweg zijn. Zonder een meer diepgaande studie van de ongevallen waarbij meerdere fietsers betrokken zijn, is het niet mogelijk om gerichte maatregelen te bepalen. De resultaten van de uitgevoerde analyses suggereren echter dat aan bepaalde groepen meer aandacht zou moeten worden besteed bij het uitwerken van maatregelen om de veiligheid van fietsers in groep te verbeteren.



Verdere bronnen van informatie

Literatuuroverzicht over het veilig gedrag van fietsers in groep

- Heeremans, O., Rubie, E., King, M. & Oviedo-Trespalacios, O. (2022). Group cycling safety behaviours: A systematic review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 91, 2022, Pages 26-44, ISSN 1369-8478, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.09.013>

Analyse van de organisatie, veiligheid en dynamiek bij verplaatsingen van fietsers in groep via een analyse van het fietsen als vrijetijdsbesteding en van de fiets als louter vervoersmiddel

- Aldred, R., & Jungnickel, K. (2012). Constructing Mobile Places between 'Leisure' and 'Transport': A Case Study of Two Group Cycle Rides. *Sociology*, 46(3), 523-539. <https://doi.org/10.1177/0038038511428752> (Original work published 2012)

Pilootproject uit Nederland met fietsers in groep op de rijbaan

- Wielrenners naar de rijbaan (2019). Pilotproject in Drenthe waarbij groepen wielrenners op de rijbaan rijden. DTV Consultants i.o.v. CROW-Fietsberaad, de NTFU en Provincie Drenthe



Referentielijst

1. Adminaité-Fodor, D., & Jost, G. (2020). How safe is walking and cycling in Europe? - PIN Flash report 38. European Transport Research Centre, Brussels. <https://etsc.eu/how-safe-is-walking-and-cycling-in-europe-pin-flash-38/>
2. Bouwen, L., Dons, E. & Schoeters, A. (2022). De impact van fietsen op gezondheid, klimaat en economie in België – Literatuuronderzoek en kostenbatenanalyse van een toename van het fietsgebruik in België, Brussel: Vias institute.
3. Heeremans, O., Rubie, E., King, M. & Oviedo-Trespalacios, O. (2022). Group cycling safety behaviours: A systematic review. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Volume 91, 2022, Pages 26-44, ISSN 1369-8478, <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.09.013>.
4. Pelssers, B. (2020) Hoe verplaatsen we ons het veiligst? – Onderzoek naar de wijze waarop we ons verplaatsen en verkeersveiligheid, Brussel, België: Vias institute – Kenniscentrum Verkeersveiligheid.
5. Wegcode (België). Artikel 43bis. <https://www.wegcode.be/nl>
6. Wegcode (België). Artikel 2 van het Koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg.
7. Temmerman, P., Dons, E., Lambert, M., & Guillaume, M. (2025). De leesbaarheid van fietsinfrastructuur en kennis van de regelgeving – Mixed methods onderzoek, Brussel: Vias institute
8. Informationen und Services der österreichischen Verwaltung (2025). Allgemeine Verhaltensregeln für Radfahrer. https://www.oesterreich.gv.at/de/themen/mobilitaet/rad_fahren/2/1/Seite.610905; consulté le 11 décembre 2025.
9. Aldred, R., & Jungnickel, K. (2012). Constructing Mobile Places between ‘Leisure’ and ‘Transport’: A Case Study of Two Group Cycle Rides. *Sociology*, 46(3), 523-539. <https://doi.org/10.1177/0038038511428752> (Original work published 2012).
10. Larsson, M. & Niska, A.; Erlingsson, S. (2022). Degradation of Cycle Paths - A Survey in Swedish Municipalities. *CivilEng* 2022, 3, 184–210. <https://doi.org/10.3390/civileng3020012>

11. De Roeck, M., Vandael Schreurs, K., & Tant, M. (2025). Affectieve polarisatie onder Belgische weggebruikers. – Een analyse van spanningen en tegenstellingen in het verkeer., Brussel: Vias institute
12. Wielrenners naar de rijbaan (2019). Pilotproject in Drenthe waarbij groepen wielrenners op de rijbaan rijden. DTV Consultants i.o.v. CROW-Fietsberaad, de NTFU en Provincie Drenthe
13. Aldred, R., & Jungnickel, K. (2012). Constructing Mobile Places between ‘Leisure’ and ‘Transport’: A Case Study of Two Group Cycle Rides. *Sociology*, 46(3), 523-539. <https://doi.org/10.1177/0038038511428752> (Original work published 2012)
14. Code de le route (Frankrijk). Article R431-9 (dernière modification le 9 août 2025). <https://www.legifrance.gouv.fr/downloadfile/pdf/LEGITEXT000006074228.pdf/LEGI>
15. Sécurité Routière Vivre Ensemble (2025). Règles de circulation pour les cyclistes. <https://validation.securite-routiere.gouv.fr/reglementation-liee-aux-modes-de-deplacements/velo/regles-de-circulation-pour-les-cyclistes>; consulté le 5 décembre 2025.
16. Code de la route (Duitsland). Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) §27, Absatz 1. https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/_27.html; consulté le 2 décembre 2025.
17. Kuratorium für Verkehrssicherheit (2022). Rechtsvorschriften für Radfahrer, Wien.
18. Code de la route (Luxemburg). Recueil de Législation Routière. Plan Général du Code de la Route. Publié par le Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics. Département de la mobilité et des Transports, Grand-Duché de Luxembourg.