



A kerékpározás holland jövőképe



Tartalom

Kolofon

A kerékpározás holland jövőképe
Holland Kerékpáros Nagykövetség (Dutch Cycling
Embassy), 2018. október

A kiadvány az alábbi partnerek segítségével jöhetett létre:
KiM Holland Közlekedéspolitikai Elemző Intézet
Tour de Force
Tour de Force
Goudappel Coffeng
APPM
Fietzersbond
BikeMinded
Loendersloot Groep
WOBS warm on bikes

Grafikai tervezés: Goudappel Coffeng,
Holland Kerékpáros Nagykövetség

Copyright © Dutch Cycling Embassy, 2022



Goudappel

APPM
management consultants



Bike minded
Design Consulting

Loendersloot
mobility connected



Kerékpározás határok nélkül

4

Miért bicikliznek ennyit a hollandok?

5

A kerékpározás előnyei

8

Hogyan jutunk oda?

23

Csináljuk együtt!

27

Források

28



Kerékpározás határok nélkül

Hollandia a bicikli ország. Körülbelül 17 milliós népességünkre közel 23 millió kerékpár jut! Rövid távolságokon – különösen a városokban – a kerékpár népszerű alternatívát jelent a tömegközlekedéssel vagy autózással szemben. Valójában Hollandiában az összes utazás egynegyedét kerékpárral teszik meg. Tehát a bringázás király!

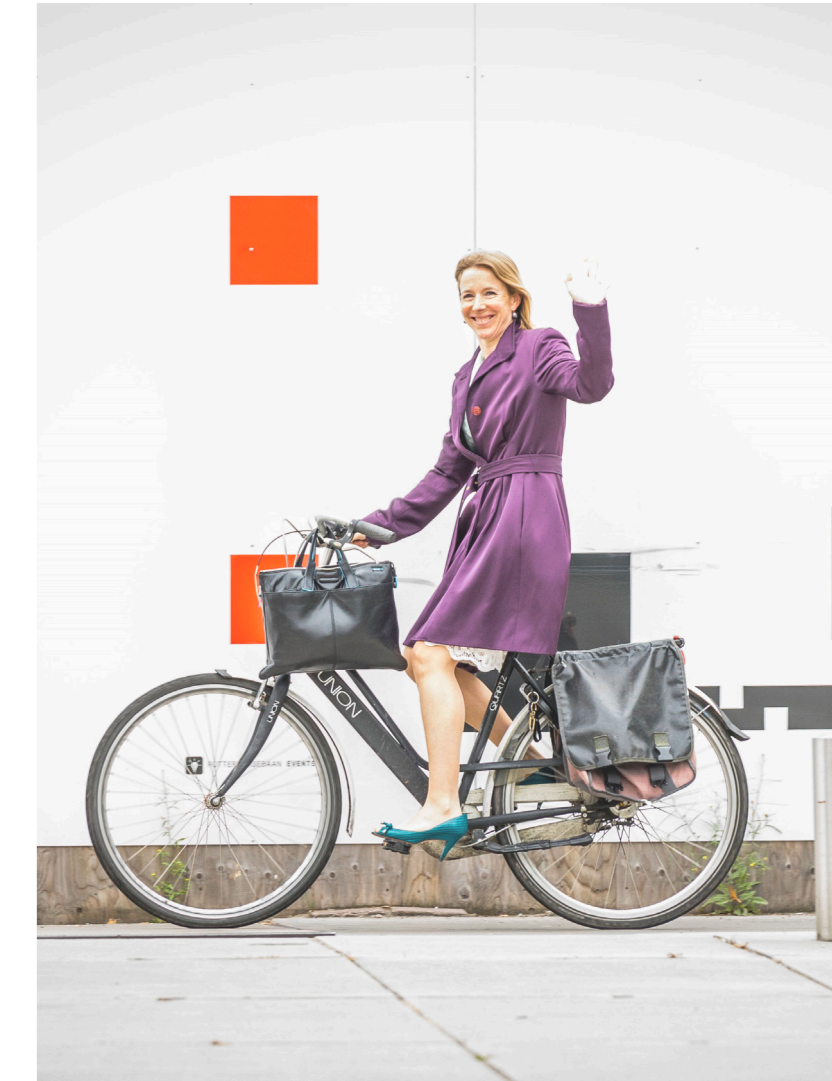
2017–2020 közötti időszakra meghatározott, „Tour de Force” elnevezésű közös kerékpáros programtervünk pedig a kormányzati és magánszektor, valamint a civil szervezetek és a tudományos platformok összefogásával kívánja még inkább kerékpárosbaráttá tenni Hollandiát. A rugalmasságot és integrált megközelítést a középpontba helyező programterv külön figyelmet fordít a kerékpárutak fejlesztésére és például arra, hogy a vasútállomásokon kialakított kerékpártárolókkal és zárható szekrényekkel könnyítse a hosszabb utazások első és utolsó szakaszát („utolsó mérföld”).

A kerékpározás számos előnnyel jár, mivel mindenki számára elérhető és hozzájárul egy élhetőbb, fenntarthatóbb és egészségesebb világhoz. A városokban élők száma az elkövetkező években tovább gyarapszik. Az éghajlatváltozás elleni küzdelemmel kiemelten kell foglalkozni, és a kerékpározás szerepe ebben egyre fontosabbá válik. Jó hír, hogy még mindig vannak kiaknázható tartalékok. A központi kormányzat például a munkáltatókkal együttműködve azt tűzte célul, hogy a kerékpárok és az elektromos bringák használatát ösztönző adókedvezményekkel a következő néhány év alatt 200,000 ingázót ültessen át kerékpárra az autóikból.

A kerékpározás holland megközelítése természetesen más országokban is alkalmazható, így a holland szakértelmet a világ minden városa és régiója hasznosíthatja. A Holland Kerékpáros Nagykövetség szakértői alig várják, hogy tudásukat világszerte megoszthassák. Fogjunk tehát össze, és nézzünk szembe együtt az előttünk álló kihívásokkal, hogy mindenki számára elérhetővé tegyük a kerékpározás nyújtotta előnyöket!

A helyi, regionális és központi kormányzatok mind a kerékpározás fellendítésére törekednek. Emiatt különítettünk el negyedmilliárd eurót a kerékpározás ösztönzésére és arra, hogy az komoly lehetőséggé váljon a közlekedésben. A

Stientje van Veldhoven
Környezetvédelmi miniszter



A HOLLAND BRINGÁSOK



Miért bicikliznek ennyit a hollandok?

A holland kerékpározás rövid története



A kerékpározás Hollandiában nem mindig volt magától értetődő. A hollandok korán elkezdték az autópályák építését. Az 1950-es évek végétől az autó lett a domináns közlekedési mód, az utakon közlekedő autók száma folyamatosan nőtt. Az akkoriban megépült néhány kerékpárút célja nem a kerékpározók kényelme, hanem az volt, hogy a bringások az utak szélére terelve több hely maradjon az autós közlekedés számára.

Mi változott tehát, ami megmagyarázza, hogy napjainkban Hollandiát a legtöbben kerékpáros paradicsomnak tekintik? A 70-es évek derekától az évtized végéig több tényező közrejátszott ebben. A közlekedési balesetekben sérültek magas száma, különösen a gyermekek körében, közfelháborodást és tüntetéseket váltott ki. Az olajválság mindenkiben tudatosította, hogy a társadalom nagymértékben függ a kőolajtól és az azzal járó kockázatoktól. Ennek következtében számos alulról szerveződő mozgalom jött létre, amelyek változást követeltek. Ezek egyre határozottabban kezdtek fellépni a biztonságosabb városok és a biztonságosabb kerékpározás érdekében.

Ugyanakkor országos kerékpáros szakpolitika még nem létezett, és hatalmas volt a városok közötti különbség is.

A közvélemény nyomására a településfejlesztési irányelveket fokozatosan fejlesztették és a kerékpárt a mobilitás részeként kezdték kezelni. A kerékpár újra fontos szerepet kapott a várostervezésben, amely igyekezett a város szövetének sűrűségét növelni, ugyanakkor a túlterjeszkedést megfékezni. Emellett megszületett a kerékpáros infrastruktúra kiépítését célzó program.

A kerékpáros infrastruktúra kiépülésével a tervezők elkezdték áttérni az infrastruktúra elszigetelt szemléletéről a teljes városi kerékpárút-hálózatok tervezésére. Delft volt az egyik első város, amely a kerékpárutak teljes hálózatát alakította ki. Az ilyen kezdeményezések a városokat olyan helyekké alakították át, ahol gyerekek és idősek, gazdagok és szegények, sőt, még a királynő is kerékpározik. Ennek következtében a kerékpározók száma újra növekedni kezdett. Pörgessük előre az eseményeket: a 90-es években fogadták el a nemzeti

kerékpáros szakpolitikát, mára pedig Hollandia szinte minden városában található kerékpárút-hálózat. Ennek köszönhetően nagymértékben csökkent a közúti balesetekben meghalt kerékpárosok száma. Manapság Hollandiában mindenki

bringázik, még a növekvő létszámú hatvanas, hetvenes korosztály képviselői is, akik egyre hosszabb távokat tesznek meg. A növekedés elsősorban annak köszönhető, hogy javul a korcsoport erőnléti állapota és az elektromos rásegítéses kerékpárok

használata is terjed. Ami Hollandiában történt, az különleges, ráadásul bevált. Ugyanakkor mégsem annyira különleges, hogy bárhol másutt ne lehetne megvalósítani.





A kerékpározás előnyei

Miért előnyös a kerékpározás?



Az utóbbi pár évben világszerte fokozódó figyelem irányult a kerékpározásra. Egyre több város dolgoz ki stratégiákat a kerékpározók arányának növelésére. Jóllehet, sok város nagyszabású célokat tűzött ki, a fejlődés gyakran lassú és lokalizált. Az említett aránytalanságok dacára a kerékpározással kapcsolatos kutatások világosak: a kerékpározás az egyéneknek és a társadalom egészének is jót tesz. A rendszeresen kerékpározók hosszabb és egészségesebb életet élnek. Az emberek saját bevallásuk szerint boldogabbnak is érzik magukat, amikor kerékpárral járnak, mint bármely más közlekedési eszköz használata során.

szükséges kis helyigény miatt a biciklizés hatékonyabb közlekedési mód, mint például az autózás. Ráadásul az éghajlatváltozás hatásai is egyre nyilvánvalóbbá válnak, a kerékpározás pedig hozzájárul a környezetre gyakorolt hatásunk csökkentéséhez.

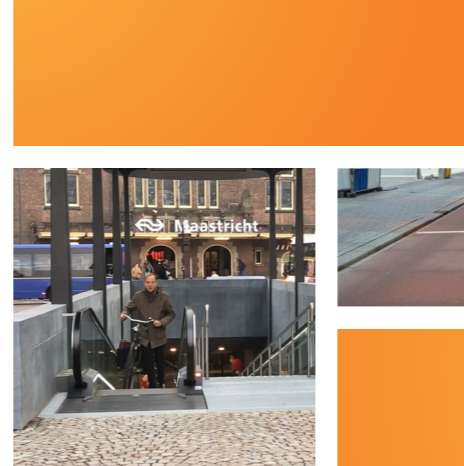
A kerékpározás gazdasági szempontból is előnyös. A kerékpár megvásárlása és a fenntartása is olcsóbb, mint az autóé, ami a társadalmi igazságossághoz is hozzájárul. Az olyan helyeken működő vállalkozások, ahol többen kerékpároznak, általában jobban teljesítenek az autózás köré szerveződő területeknél.

A városokban élők és dolgozók bővülő aránya mellett a kerékpár praktikus alternatívát jelent a jelenlegi, autóközpontú társadalmakkal szemben. A városi kerékpározást biztonságosabbá tevő infrastruktúrával és kerékpárosbarát politikával csökkenthető illetve elkerülhető a forgalomtorlódás, az így megtakarított időt pedig hasznosabb tevékenységekre lehet fordítani. A városok szűkös fizikai terében a kerékpározáshoz

Megkönnyíti és a kerékpárosoknak biztonságosabbá teszi a kerékpározást, ha azt komolyan veszik közlekedési formaként, például kerékpárosbarát politikák és átfogó kerékpáros infrastruktúra kialakításával. A kerékpáros beruházások nemcsak a kerékpárosok, hanem a többi úthasználó, így az autósok számára is előnyösek, mivel csökkentik a városok zsúfoltságát és szennyezettségét.



A HOLLAND MÓDSZER



A kerékpározás az egyéneket és a társadalom egészségét tekintve egyaránt alacsony költségű közlekedési mód. A kerékpározás az autózásnál kisebb egyéni beruházást igényel. Minden utazás ingyenes, a karbantartás pedig minimális. Minden kerékpárral megtett kilométer hasznot hoz, ezzel szemben minden autóval vagy tömegközlekedéssel megtett kilométer költséget okoz a társadalomnak.



Gazdaság

A kerékpározás gazdaságilag előnyös

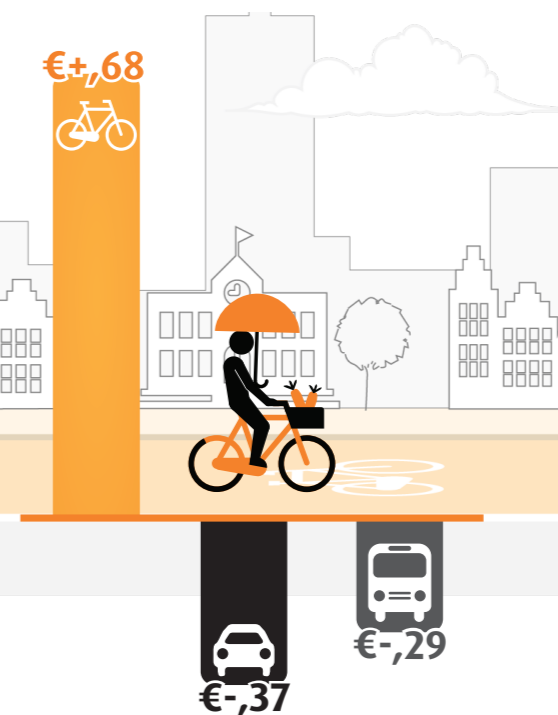
A kerékpározás kevesebbe kerül!

A kerékpározás éves költsége kb. 300 euró, míg az autózás évente kb. 8500 euró költséggel jár.¹



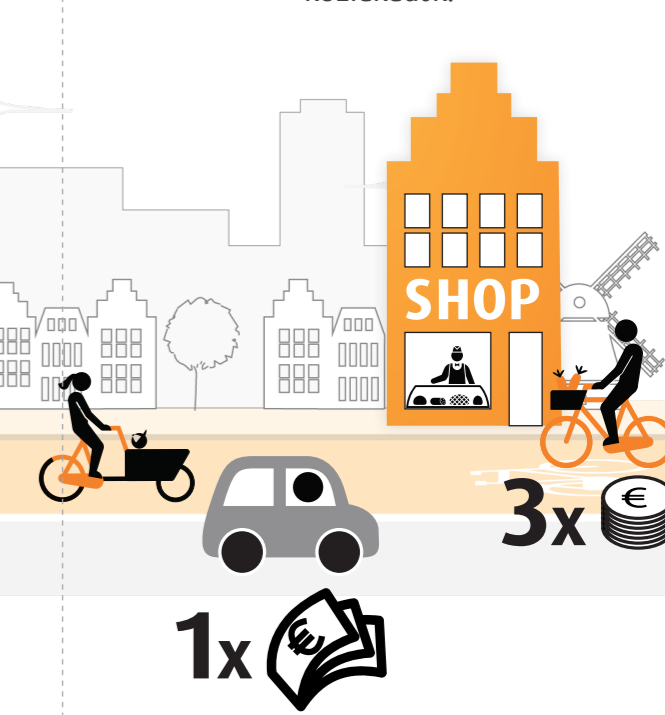
A társadalom számára előnyös, ha egy kilométert kerékpárral tesznek meg a városban

Egy kilométer kerékpárral megtett út 0,68 euró társadalmi haszonnal jár, míg a személygépkocsi és az autóbuszok 0,37, illetve 0,29 euróba kerülnek a társadalomnak kilométerenként.²



A bringások többet költenek!

A kerékpárosok az autósokhoz képest gyakrabban vásárolnak helyben, és lojálisabbak a helyi üzletekhez. Bár a kerékpárosok alkalmanként kevesebbet, összességében mégis többet költenek, mert gyakrabban vásárolnak, mint az autóval közlekedők.³



A kerékpározás és a gyaloglás a legkevésbé környezetterhelő közlekedési módok. Az autózásról kerékpározásra való áttérés csökkenti a karbonkibocsátást, és javítja a levegőminőséget. A kerékpározás jót tesz a bolygónknak, és javítja az életminőséget a városokban.

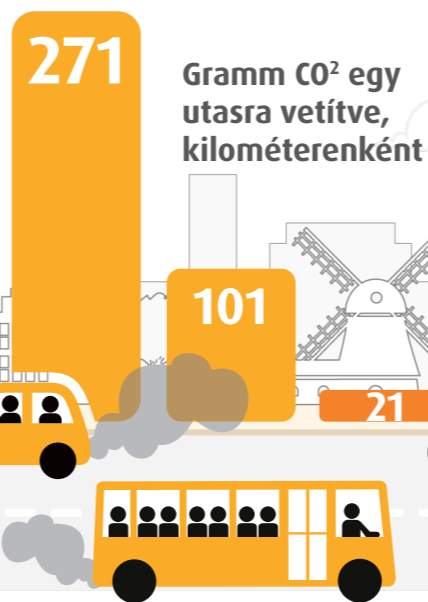


Környezetvédelem

A kerékpározás jót tesz a bolygónknak és városainknak

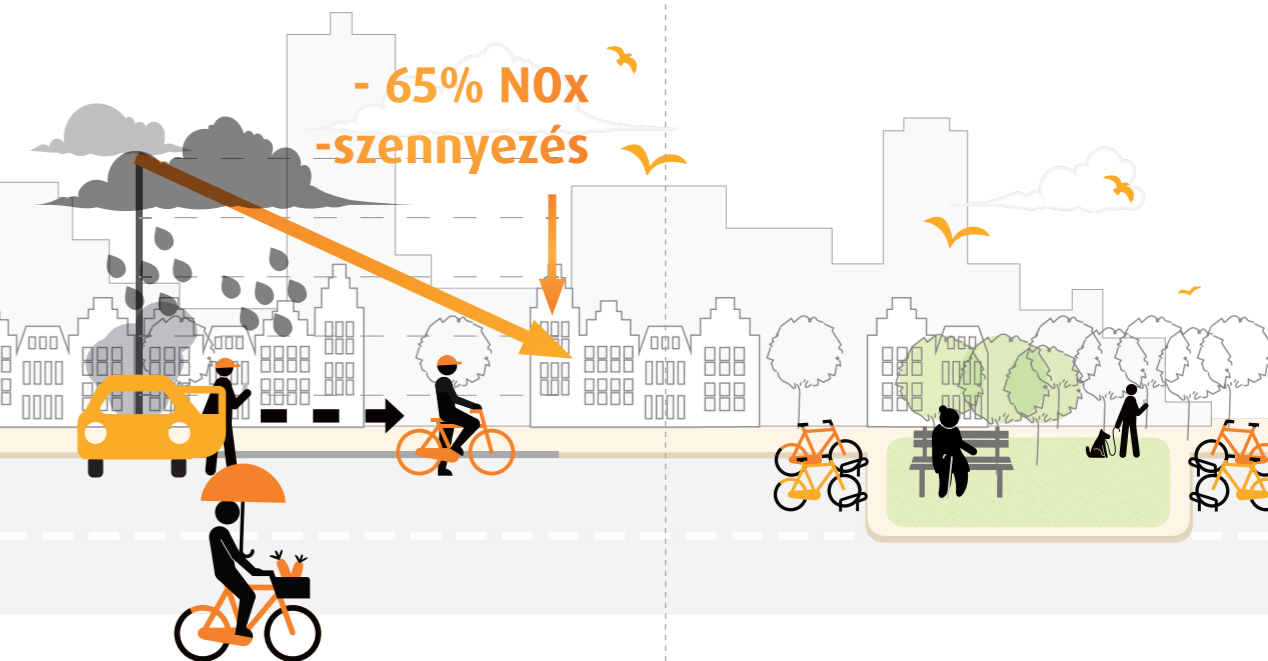
A kerékpárhasználat csökkenti a CO²-lábnyomot

Az autókhoz és buszokhoz képest a kerékpárok termékéletrciklusa során minimális karbonkibocsátás keletkezik.⁴



A kerékpározás javítja a levegő minőségét

Autóról kerékpárra váltással helyi szinten nagymértékben javul a levegőminőség. Autóról kerékpárra váltással megtett kilométerenként 65%-kal csökken az NO_x-szennyezés.⁵



A kerékpárosbarát fejlesztések közterületeink minőségét javítják

A helyi környezetet úgy fejleszthetjük, hogy a parkolóhelyeket kerékpárutakká illetve zöldterületekkel borított játszótérékké alakítjuk. A kerékpározás csendes, így csökkenthető a forgalom zaja.⁶

A kerékpározás jót tesz! A biciklizés minden korosztály számára egészséges, szórakoztató és alacsony terheléssel járó edzésforma. A munkahelyükre kerékpárral járók esetében kevésbé valószínű, hogy beteget jelentenek. Kerékpározással az erőnlét hosszabb ideig megőrizhető, az immunrendszer fiatalon tartható. Összefoglalva tehát a kerékpározás hozzájárul az egészséges élethez.



Egészség

Kerékpározással egészségesebben lehet élni

A kerékpározás formában tart

A rendszeres kerékpározás növeli a fizikai erőnlétet, és 3–14 hónappal meghosszabbítja a várható élettartamot. Napi 30 perc kerékpározás megfelel a heti ajánlott testmozgásigénynek.⁷



30 perc minden nap



A kerékpározás megelőzi a súlyos betegségeket

A súlyos betegségek és a depresszió kockázata csökkenthető, ha minden nap kerékpárral járunk dolgozni.⁸



-40%
Rák



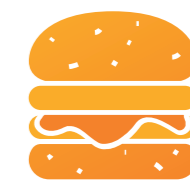
-52%
szívbetegségek



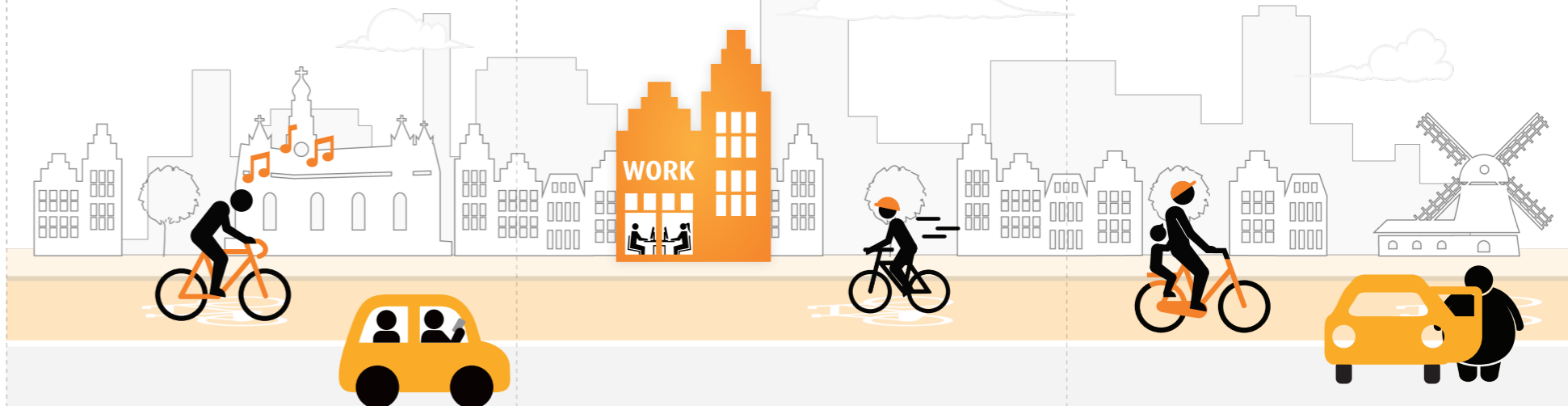
<40%
korai halálozás

A kerékpározással egyszerűen lehet égetni a kalóriákat!

A kerékpározás az elhízás megelőzésének hatékony módja, és csökkenti a 2-es típusú cukorbetegség kialakulásának esélyét.⁹



= 1 óra
kerékpározás



A kerékpárral munkába járók a kerékpározást a boldogsághoz társítják. A kerékpározás elősegíti a közlekedésben résztvevők közötti társadalmi érintkezést. Hozzájárul a jobb szellemi egészséghez, közérzethez és csökkenti a stresszt.



Boldogság

A kerékpározás boldogabbá tesz

A kerékpározás örömteli tevékenység

A kerékpárosok 59%-a élvezi a bringázást és csak 2%-uk nem szeret biciklizni.¹⁰



A kerékpározás a gyerekeknek maga a szabadság

A holland gyerekek a legboldogabbak a világon. A kerékpározás lehetővé teszi, hogy biztonságban célba érjenek, és a szabadság érzetét nyújtja számukra.¹¹

A kerékpározás javítja az életminőséget

A kerékpározás kényelmes, független és rugalmas közlekedési mód.¹²



Függetlenség



Élvezetes



Mindig pontos



Kényelmes



Rugalmasság



A városok helyhiánnyal küzdenek. A lakosság folyamatos növekedésével egyre nagyobb a verseny a korlátozott mennyiségű közterületért. Lévén, hogy a kerékpárok kisebb helyet foglalnak az autóknál, azokat kerékpárra cserélve tér szabadul fel a városokban, ahol zöldfelületeket és közösségi tereket lehet kialakítani.



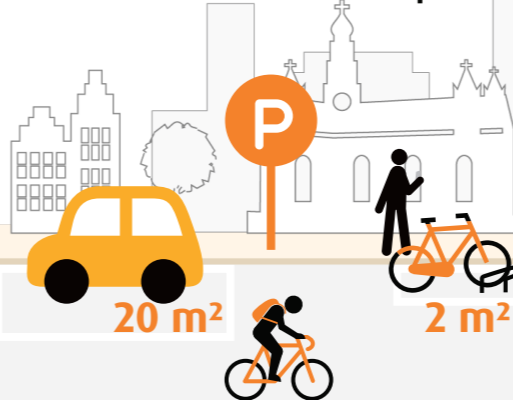
Megközelíthetőség

A kerékpárosbarát városok élhetőek

A bringázás közterületet szabadít fel

A kerékpárok kevesebb helyet foglalnak az autóknál, akár a közlekedésben, akár parkolás során.¹³

1 parkoló autó = **10** parkoló kerékpár



A kerékpár a legegyszerűbb közlekedési eszköz

Városi környezetben az úticélunkat könnyebb bringával vagy kerékpár és tömegközlekedés kombinációjával megközelíteni, mint autóval.¹⁴

A kerékpárosok által bejárható terület **15x** nagyobb a gyalogosokénál.



A bringázással időt lehet spórolni

Nem kell parkolóhelyet keresgélni. Városi környezetben a kerékpár a leggyorsabb közlekedési eszköz.¹⁴



A kerékpározás és a gyaloglás népszerűsítésére irányuló tervezés biztonságosabb városokat teremt a kerékpárosok és a gyalogosok, de tágabb értelemben véve minden közlekedő számára. A statisztikákból kiderül, hogy a kerékpárosok kisebb valószínűséggel okoznak halálos kimenetelű ütközéses baleseteket.



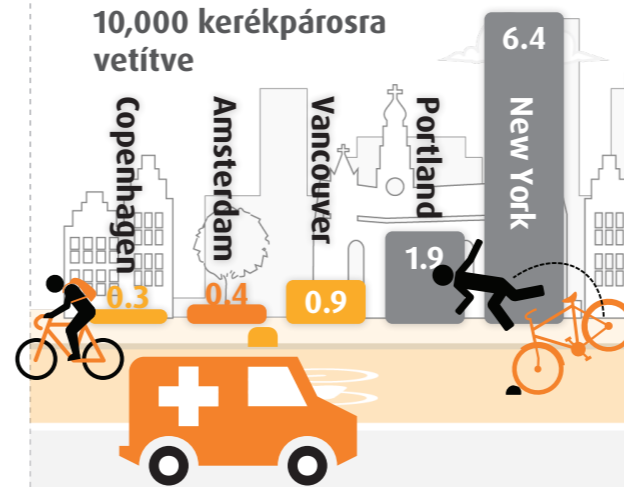
Biztonság

A kerékpározás biztonságosabb városokhoz vezet

A kerékpárosbarát városokban kevesebb bringás szenved halálos balesetet.

A kerékpáros városok politikai döntéseikben és a várostervezésben is felkarolják a kerékpározást. A kerékpáros kultúra egyik alapja a gyerekek oktatása. A kerékpáros városok biztonságos kerékpáros infrastruktúrát alakítanak ki.¹⁵

Halálos balesetek száma évente, 10,000 kerékpárosra vetítve



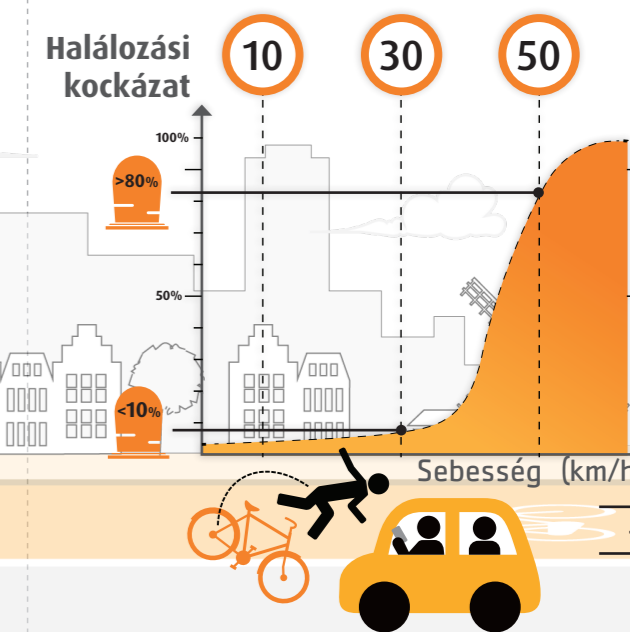
A kerékpáros és motorizált forgalom elkülönítése kevesebb balesettel jár

Hollandiában a világosan megfogalmazott közlekedésbiztonsági program kidolgozásával 1998 és 2007 között 1600 fővel csökkent a közlekedési balesetben elhunytak száma.¹⁶



A lassabb közlekedés kevesebb halálos kimenetelű balesetet okoz

A halálos baleset valószínűsége 30 km/h vagy alacsonyabb sebességnél kb. 75%-kal kisebb, mint 50 km/h esetén.¹⁷



A kerékpározás demokratikus közlekedési mód.

Gyakorlatilag mindenkinek nagyobb mobilitást kínál, származástól, kortól, jövedelemtől vagy fizikai képességektől függetlenül. A kerékpár fokozza a társadalmi részvételt, és olcsó megoldást jelent a közlekedési szegénységre.



Társadalmi méltányosság

A kerékpározás ösztönzi a társadalmi részvételt

A kerékpározással az emberek több lehetőséghez juthatnak

A bringázás olcsóbb az autózásnál, és lehetővé teszi az embereknek, hogy a munkalehetőségek és tevékenységek nagyobb választékát érhessék el.¹⁸

A kerékpározás megőrzi az idősek társadalmi kapcsolatait

Kerékpározással az idősek hosszabb ideig aktívak maradhatnak a társadalomban.¹⁹

Nagyobb fokú társadalmi érintkezés

A kerékpározás társadalmi érintkezést igényel a közlekedés többi résztvevőjével a forgalom haladásának könnyítése vagy az ütközések megelőzése érdekében. Ennek eredményeként a kerékpározás közösségi tevékenységként élhető meg.²⁰



Hogyan jutunk oda?

A kerékpározás mindenkié

A hollandok nemcsak biztonságos és kiterjedt kerékpáros úthálózatot hoztak létre, hanem úgy is alakították ki, hogy az alkalmas legyen minden korosztály, minden képességű ember és különböző típusú kerékpárok számára. A kerékpározás, mint közlekedési mód tehát mindenki számára elérhető.

A kerékpározást komolyan kell venni

A hollandok komolyan veszik, és az autózással vagy a tömegközlekedéssel egyenrangú közlekedési módként tekintenek a kerékpározásra. A közlekedéspolitika a közlekedés optimális összetételét kell, hogy

megcélozza, és a kerékpár ennek szerves részét képezi. Az integrált kerékpáros szakpolitika hardverből, szoftverből és orgverből épül fel. Nem elég csupán a „hardver” kiépítésére koncentrálni (pl. infrastruktúrafejlesztés, kerékpárutak). Azt vonzóvá is kell tenni a kerékpárosok

számára a „szoftverrel” (kampányok, egyenlőség a közlekedési szabályokban stb.). A stratégia szélesebb körű megerősítéséhez pedig szervezeti megoldásokra, azaz orgverre (a különböző intézményi szereplők kapacitásfejlesztésére) van szükség.

Stationweg 2016, Hága (fotó: Frank Jansen)



A kerékpározás legfőbb akadálya a biztonságérzet hiánya

Az embereket jobban befolyásolja a vélt biztonságérzet hiánya, mint a tényleges biztonsági statisztikák. Olyan helyeken ahol statisztikailag ugyan kicsi a balesetveszély, az emberek mégsem fognak biciklire ülni, ha a fizikai környezet veszélyesnek tűnik. A politikai döntéshozatal és a tervezői munka során tehát a kerékpározásra ösztönző, biztonságos környezetet kell teremteni és támogatni. A hollandok régóta inkább az aktív (baleset-megelőzés), mint a passzív biztonság (a balesetek következményeinek enyhítése) előmozdítását részesítik előnyben a kerékpáros infrastruktúra kialakításakor, ahelyett, hogy bukósisak és fényvisszaverő ruházat viselését ajánlanák vagy tennék kötelezővé. Ahhoz, hogy az emberek minden úti

Groothertoginnelaan 1995, Hága (fénykép Willem Vermeij)



célt el tudjanak érni, a hollandok kiterjedt, a környezethez igazított kerékpárosinfrastruktúra-hálózatot építettek ki, amely minden kerékpáros számára biztonságot és kényelmet nyújt.

„A közlekedésbiztonság nem cél, hanem a kerékpározás előfeltétele!”

Ez a törekvés nemcsak a kerékpárutak építését helyezte előtérbe, hanem a biztonságosabb útkereszteződések kialakítását is –akár

Groothertoginnelaan 2016, Hága (fénykép Frank Jansen)



az elrendezés megváltoztatásával, akár a kerékpárosoknak felszerelt jelzőlámpákkal–, ezáltal csökkentve a járműforgalommal kialakuló konfliktusok esélyét. Ott, ahol a fizikai elválasztáshoz túl kicsi a tényleges tér, az utca elrendezésének módosításával, valamint jelzőeszközökkel lassítják a járműforgalmat. A holland tervezők olyan területeket is kialakítanak, ahová az autók behajthatnak ugyan, de csak „vendégként”, az elsőbbséget viszont a kerékpárosok és a gyalogosok élvezik.

Kerékpározás és tömegközlekedés

A kerékpár ideális közlekedési eszköz, ha rövid távolságokat kell megtenni. Hatótávolsága más közlekedési módokkal, nevezetesen a tömegköz-lekedés (pl. vasúttal, villamossal vagy komppal) összefüggésben vizsgálva növehető. Ezért fontos, hogy a kerékpározás és az egyéb közlekedési módok között egyszerű átjárhatóságot biztosítsunk (pl. kerékpárút az állomásra és vissza, kerékpárparkolók az állomások mellett, közösségi kerékpárok a leszálláshoz igénybe vett állomásokon). A láncmobilitásról van szó. Annak érdekében, hogy a kerékpározás észszerű közlekedési lehetőséggé válhasson, a városfejlesztésnek tömegköz-lekedési csomópontok köré kell szerveződnie, hogy az emberek gyalog vagy kerékpárral juthassanak el az állomásokra. Hollandiában a vonaton utazók mintegy 40%-

Hollands Spoor Stationsplein állomás 1995, Hága (fotó: Sjoerd van der Hucht)



a kerékpárral érkezik. A gyalogosforgalomhoz képest az állomások vonzáskörzete még jobban, akár a 15-szörösére is bővíthető, ha a tervezés során a kerékpározást is figyelembe veszik. Ez a modell az átszálló közlekedésorientált fejlesztési modellt (TOD) hibridközlekedés-orientált modellé (HOD) bővíti.

Sűrűség és közelség tervezése

A sűrűbben lakott városrészekben sokkal nagyobb mértékű a modális eltolódás a kerékpározás felé, mint a vidéki területeken. A kerékpár remek közlekedési eszköz rövid távolságok esetén, ezért az előnyei

Hollands Spoor Stationsplein állomás 2016, Hága (fotó: Frank Jansen)



nagymértékben megnőnek, ha a városi területeket úgy tervezik, hogy azok különféle használati módzatai (lakóhely, kereskedelmi, egészségügyi szolgáltatások, üzletek stb.) közel legyenek egymáshoz. Nincsenek városzéliek, csak autóval elérhető nagy szuper- vagy hipermarketek, hanem kerékpározható távolságban kisebb üzletek, elszórtan.

A kerékpárutaknak nem kell utak mentén lenniük

A hollandok nem korlátozzák magukat arra, hogy a kerékpárutakat az utakon vagy az

utak mentén építsék. Például új városrészek tervezésekor a tervezők néha az autótutaktól teljesen elszigetelt kerékpárutakat alakítanak ki. Az ilyen kerékpárutak általában közvetlenebb útvonalat kínálnak az érdekes úti célokhoz. (pl. Leiden Merenwijk és a leideni állomás között, a Schippersbrug Utrechtben). Előfordul, hogy ezt a forgalom más utakra terelésével érik el, így a városrészekben keresztül egyszerűbb, biztonságosabb és gyorsabb utakat alakítanak ki a kerékpárosok számára. Ez az úgynevezett szűrt áteresztőképesség.

A kerékpárosok törvényi védelme

A kerékpározás biztonságossá tételét szolgáló infrastruktúra kiépítése mellett, Hollandia a vonatkozó jogszabályokat is módosította a kerékpárosok védelme érdekében. Egy autó és egy kerékpár ütközése esetében a

Javastraat 2010, Hága (fotó: Claudia van Noord)



felelősség alapértelmezetten az autóst terheli. A megítélés szerint járműveik mérete és teljesítménye miatt az autósoknak fokozott figyelmet kell fordítaniuk a kiszolgáltatottabb helyzetben lévő más úthasználókra.

Kerékpáros programterv kialakítása

A kormány célja, hogy népszerűsítse a kerékpározást és növelje annak elterjedtségét. Az aktuális kerékpáros programterv elnevezése „Tour de Force 2020”. A terv célul tűzte, hogy a 2017–2027 közötti időszakban 20 százalékkal nőjön a kerékpárral megtett

Javastraat 2016, Hága (fotó: Frank Jansen)



kilométerek száma. Ennek érdekében a programterv különböző szereplőkkel együtt meghatározza a különféle intézkedéseket, amelyek a célkitűzés eléréséhez szükségesek. A terv számos más, az 1990-es évek elejéig visszanyúló országos kerékpáros tervet követ. Ezek a tervek beépülnek a regionális és helyi szintű tervezésbe. Az országos terv segíti a kerékpáros infrastruktúra folyamatosságának és következetességének megteremtését, valamint a jobb kerékpározás érdekében történő összehangolt fellépést.

Csináljuk együtt!

A spanyolviaszt már feltalálták

Számos kihívást kellett leküzdeni, hogy Hollandia kerékpáros nemzetté alakuljon. Nem kell feltalálni a spanyolviaszt: azok a holland kerékpáros szakemberek, akik Hollandiában véghezvitték a változást, nagyon szívesen segítenek a világ városainak és régióinak abban, hogy a kerékpározás mindenki számára reális opcióvá váljon!

A Holland Kerékpáros Nagykövetség abban tud segítséget nyújtani, hogy kapcsolatot teremtsen Önök és az említett szakemberek között annak érdekében, hogy településeik bringabaráttá válhassanak.

Mondják el nekünk, milyen kihívásokkal szembesülnek, mi pedig segítünk!

Kapcsolat: info@dutchcycling.nl vagy telefonon: +31-15-202-6116



1. Hendriksen, I. and R. van Gijlswijk (2010), Fietsen is groen, gezond en voordelig [Cycling is green, healthy, and economical]. Leiden: TNO Quality of Life group.

2. Decisio (2016), Waarde en Investeringsagenda Fietsen Verantwoordingsrapportage [Justification report on the social value of and investment agenda for cycling]. Amsterdam: Decisio.

3. Decisio (2017), Waarderingskengetallen MKBA Fiets: state-of the art [Rating indicators of cycling SCBA: state-of-the-art]. Amsterdam: Decisio.

4. European Cyclists' Federation. (2016). Shopping by bike: Best friend of your city centre | ECF. [online] Available at: <https://ecf.com/groups/shopping-bike-best-friend-your-city-centre> [Accessed 5 Sep. 2018].

5. Harms, L. and Kansen, M. (2018). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.13. Available at: <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts> [Accessed 11 Sep. 2018].

6. Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna (2010). Cycle-friendly cities – How

cities can stimulate the use of bicycles. [ebook] CIVITAS GUARD – Evaluation, Monitoring and Dissemination for CIVITAS II. Available at: http://civitas.eu/sites/default/files/civitas_ii_policy_advice_notes_03_cycling_and_walking.pdf [Accessed 5 Sep. 2018].

7. De Hartog, Jeroen Johan, et al. (2010), "Do the health benefits of cycling outweigh the risks?" Environmental health perspectives 118.8 (2010): 1109.

8. Hans Nijland (2017): Fietsen leidt tot langer en gezond leven [Cycling leads to a longer and healthier life]. The Hague, Netherlands Environmental Assessment Agency.

9. Harms, L. and Kansen, M. (2018). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.11. Available at: <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts> [Accessed 11 Sep. 2018].

10. Harms et al. (2017), Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit. [In-depth look at stable images; trends in perception of mobility]. The Hague, Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.

11. Taskovski Films. (2018). Why We Cycle – Trailer. [Online Video]. Available at: <https://vimeo.com/246432864>. [Accessed 12 Sep. 2018].

12. Harms et al. (2017), Stabiele beelden verdiept; trends in beleving en beeldvorming van mobiliteit. [In-depth look at stable images; trends in perception of mobility]. The Hague, Netherlands Institute for Transport Policy Analysis.

13. 1 Fietscommunity [Cycling community] (2017), Van wie is de stad? [Who owns the city?] The Hague: Platform 31.

14. Tetteroo, E. (Erik), 2015. Urban Cycling = HOD. Master City Developer.

15. Pucher, J. and Buehler, R. (2012). City cycling. Cambridge, Mass.: MIT Press.

16. Schepers, P., Methorst, R., Thüsh, M., van der Voet, M. and Wegman, F. (2014). Ontvlechten van fiets en snelverkeer. [ebook] Available at: <https://library.swov.nl/action/front/fulltext?id=339618> [Accessed 5 Sep. 2018].

17. Archer, J., Fotheringham, N., Symmons, M. and Corben, B. (2008). The Impact of Lowered Speed Limits in Urban and Metropolitan Areas. [ebook]

Monash University Accident Research Centre.
Available at: https://www.monash.edu/_data/assets/pdf_file/0007/216736/muarc276.pdf
[Accessed 5 Sep. 2018].

18. Eur.nl. (2017). Hoe fietsen sociale participatie kan verbeteren. [online] Available at: <https://www.eur.nl/nieuws/hoefietsen-sociale-participatie-kan-verbeteren> [Accessed 5 Sep. 2018].

19. VeiligheidNL (2018). Toolkit fietsveiligheid. [online] Veiligheid.nl. Available at: <https://www.veiligheid.nl/valpreventie/voorlichtingsmateriaal/toolkit-fietsveiligheid> [Accessed 5 Sep. 2018].

20. Avila-Palencia, I., Int Panis, L., Dons, E., Gaupp-Berghausen, M., Raser, E., Götschi, T., Gerike, R., Brand, C., de Nazelle, A., Orjuela, J., Anaya-Boig, E., Stigell, E., Kahlmeier, S., Iacorossi, F. and Nieuwenhuijsen, M. (2018). The effects of transport mode use on self-perceived health, mental health, and social contact measures: A cross-sectional and longitudinal study. *Environment International*, 120, pp.199-206.

Fotóanyag:

Címlap: a Diga Verde Fotografie fotója

3. oldal:

1		2	3
	4		5
6	7		9
10	11	12	13

fotók: 1, 3, 4, 5, 8, 13: Shirley Agudo
2. fotó: Maurits Lopes Cardozo
fotók: 6, 7, 10, 12: Chris Bruntlett
9. fotó: Urban Arrow 11. fotó: WOBS

6. oldal: Jos van Leeuwen

7. oldal:

1		2	3
	4		5
6	7		9
10	11	12	13

fotók: 1, 13: Diga Verde Fotografie
fotók: 2, 3, 4, 5, 7, 12: Shirley Agudo
fotók: 6, 8, 11: Mark Wagenbuur
fotók: 9, 10: Chris Bruntlett

9. oldal: Chris Bruntlett fotója

11. oldal: Goudappel Coffeng fotója

13. oldal: a Diga Verde Fotografie fotója

15. oldal: a Barbra Verbij Fotografie fotója

17. oldal: Chris Bruntlett fotója

19. oldal: Goudappel Coffeng fotója

21. oldal: Chris Bruntlett fotója

23. oldal: 1. fotó: Jos van Leeuwen,
2. fotó: Frank Jansen

24. oldal: 1. fotó: Willem Vermeij
2. fotó: Frank Jansen

25. oldal: 1. fotó: Sjoerd van der Hucht
2. fotó: Frank Jansen

26. oldal: 1. fotó: Claudia van Noord
2. fotó: Frank Jansen

27. oldal: Shirley Agudo fotója



A Dutch Cycling Embassy tagjai:



Tudnivalók a Holland Kerékpáros Nagykövetségről

A Holland Kerékpáros Nagykövetség a kerékpározást befogadó fenntartható mobilitás érdekében az állami és a magánszektor részvételével életre hívott hálózat. A holland kerékpározás legjavát képviseljük: a magáncégek, civil szervezetek, kutatóintézetek, a központi kormányzat és a helyi önkormányzatok által felajánlott szaktudást, tapasztalatot és szakembereket.

Szeretne többet megtudni a Holland Kerékpáros Nagykövetségről?

Keresse fel honlapunkat:
www.dutchcycling.nl



Dutch Cycling Vision

