

رؤية ركوب الدراجات الهولندية



الناشر

رؤية ركوب الدراجات الهولندية
سفارة الدراجات الهولندية، أكتوبر ٢٠١٨

يتم إصدار هذا المنشور بدعم الشركاء التاليين:
KiM Netherlands Institute for Transport Policy
Analysis
Tour de Force
Goudappel Coffeng
APPM
Fietsersbond
BikeMinded
Loendersloot Groep
WOBS warm on bikes

تصميم: Goudappel Coffeng
سفارة الدراجات الهولندية

الحقوق محفوظة © سفارة الدراجات الهولندية



Ministry of Infrastructure
and Water Management



المحتويات



ركوب الدراجات بلا حدود



كيف أصبح الشعب الهولندي يستخدم الدراجات كثيرًا



فوائد ركوب الدراجة



كيف نحقق ذلك؟



هيا بنا لنحقق ذلك معًا



المصادر



راكبو الدراجات الهولنديين



ركوب الدراجات بلا حدود

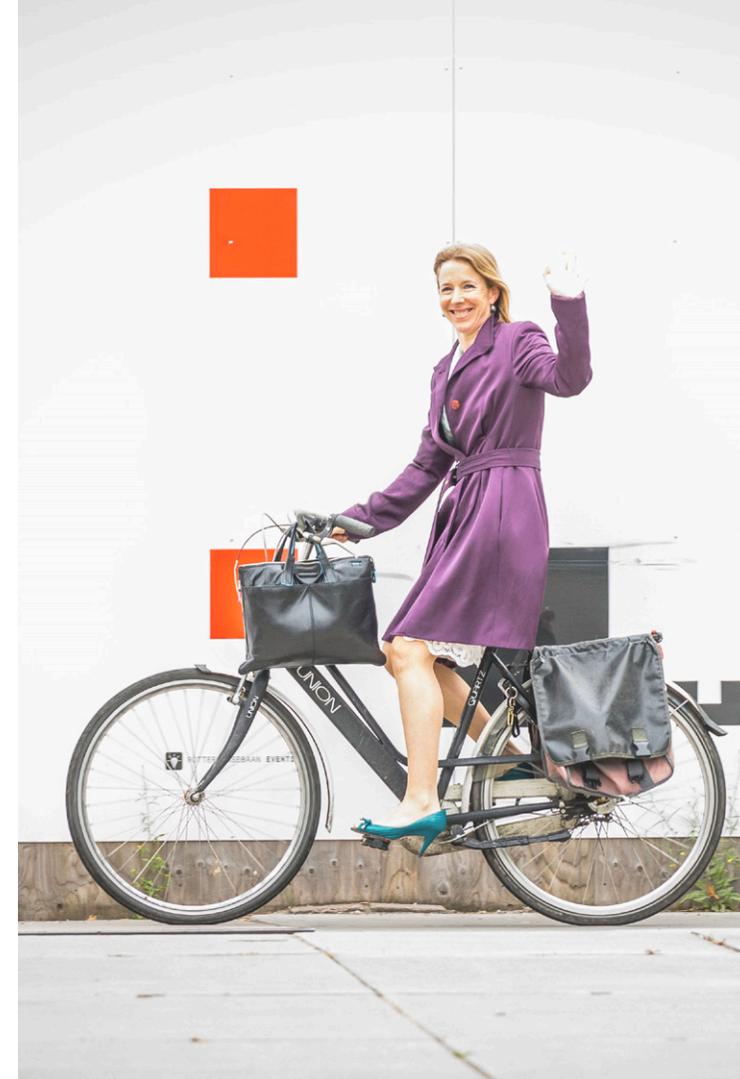
كما تحرص الحكومات المحلية والإقليمية والمركزية على تعزيز ركوب الدراجات. لهذا السبب قد خصصنا ربع مليار يورو لتشجيع ركوب الدراجات وجعلها خيار نقل جدي. كما يجمع جدول أعمالنا المشترك تور دي فورس للدراجات 2017-2020 بين الحكومة والقطاع الخاص والمنظمات غير الحكومية ومنصات المعرفة لجعل بلدنا أكثر ملاءمة للدراجات. يركز جدول الأعمال على المرونة ونهج متكامل، مع التركيز بشكل خاص على تحسين الطرق السريعة للدراجات، على سبيل المثال توفير خزائن ورفوف للدراجات في محطات القطار لتسهيل الجزء الأول والأخير من الرحلات الطويلة ("الميل الأخير").

بالتأكيد، يمكن تطبيق النهج الهولندي لركوب الدراجات في بلدان أخرى أيضًا، لذلك يمكن للمدن والمناطق حول العالم الاستفادة من الخبرة الهولندية. فدائمًا يحرص خبراء سفارة الدراجات الهولندية لدينا على مشاركة معرفتهم حول العالم. لذلك دعونا نواجه التحديات المقبلة معًا، ونجعل الجميع يستمتع بفوائد ركوب الدراجات!

ستينتي فان فيلدهوفن
وزيرة البيئة

هولندا هي بلد الدراجات. يبلغ عدد السكان لدينا حوالي 17 مليون شخص، وهناك تقريباً 23 مليون دراجة! للمسافات القصيرة - وخاصة في المدن - تعد الدراجات بديلاً شائعاً لوسائل النقل العامة والسيارات. في الواقع، ربع الرحلات في هولندا تتم باستخدام الدراجة. لذلك، الدراجة هي الأفضل!

لركوب الدراجات العديد من الفوائد فهو يساعدنا في سهولة الوصول وتحسين ظروف المعيشة وتحقيق الإستدامة بالإضافة إلي الأهداف الصحية. وبناءً على الزيادة المطردة المتوقعة في أعداد سكان الحضر خلال السنوات القادمة، تعد مناقشة التغير المناخي أحد الشواغل الرئيسية، كما أن الدور الذي تلعبه قيادة الدراجات في هذا الأمر يزداد أهمية باستمرار. والخبر السار هو أنه لا يزال هناك مكاسب يمكن تحقيقها. على سبيل المثال، تهدف الحكومة المركزية في السنوات القليلة المقبلة، بالتعاون مع أصحاب الأعمال، إلى الوصول لحوالي 200 ألف مسافر يقومون بترك سياراتهم والبدء بالتنقل على الدراجات وذلك بتشجيع الإستخدام العام للدراجات والدراجات الكهربائية عن طريق الحوافز الضريبية.



كيف أصبح الشعب الهولندي يستخدم الدراجات كثيرًا



نبذة تاريخية عن ركوب الدراجات الهولندية

لم يؤخذ ركوب الدراجات في هولندا كأمر مسلم به، بل كان الهولنديون هم الأوائل في تبني فكرة بناء الطرق السريعة. منذ نهاية الخمسينيات، أصبحت السيارة هي وسيلة النقل السائدة وزاد عدد السيارات على الطريق بشكل مستمر. لم تكن مسارات الدراجات القليلة التي بنيت في ذلك الوقت تهدف إلى توفير الراحة لراكبي الدراجات ولكن كانت تهدف إلى نقلهم إلى جوانب الطريق لتوفير مساحة أكبر للسيارات على الطرقات.

ما الذي تغير بعد ذلك، ليكون سبب أن معظم الناس يرون هولندا جنة لركوب الدراجات هذه الأيام؟ لقد اجتمعت عدة عوامل معًا في منتصف السبعينيات. كان ارتفاع عدد ضحايا حوادث المرور، وخاصة بين الأطفال، سببًا للغضب العام والمظاهرات. كما جعلت أزمة النفط الجميع يدركون أن المجتمع يعتمد بشكل كبير على النفط والمخاطر التي جاءت معها. ونتيجة لذلك، تم تكوين العديد من الحركات الشعبية لتدعو إلى التغيير. كما أصبحت الحركات الشعبية أقوى في سعيهم لمدن وركوب دراجات أكثر أمانًا. ولكن لم تكن هناك سياسة وطنية بشأن ركوب الدراجات بعد. كما أن الاختلافات بين المدن كانت كبيرة.

نتيجة للضغط العام، تطورت سياسات التخطيط الحضري تدريجيًا وبدأت تعتبر الدراجة جزءًا من التنقل. كما استعادت الدراجة أهميتها في تخطيط المدينة مما أدى إلى المزيد من الجهود لزيادة كثافة التنمية الحضرية واحتواء الزحف العمراني. كما أدى ذلك أيضًا إلى إنشاء برنامج لبناء البنية التحتية للدراجات.

بالتزامن مع بناء البنية التحتية لركوب الدراجات، بدأ المخططون في تحويل تفكيرهم من النظر في البنية التحتية بشكل منفصل إلى تصميم شبكات كاملة لمسارات الدراجات في المدن. وكانت مدينة دلفت من أوائل المدن التي أنشأت شبكة كاملة من مسارات الدراجات. كان لهذه المبادرات الفضل في تحويل المدن إلى أماكن حيث يقوم الأطفال والمسنين ، الأغنياء والفقراء ، وحتى الملكة بركوب الدراجة. ونتيجة لذلك ، بدأ عدد الأشخاص الذين يقودون الدراجات في الارتفاع مرة أخرى. ومن هناك سريعًا، تم اعتماد سياسة وطنية لركوب الدراجات في التسعينيات ، وشبكات ركوب الدراجات موجودة الآن في كل مدينة تقريبًا في هولندا.

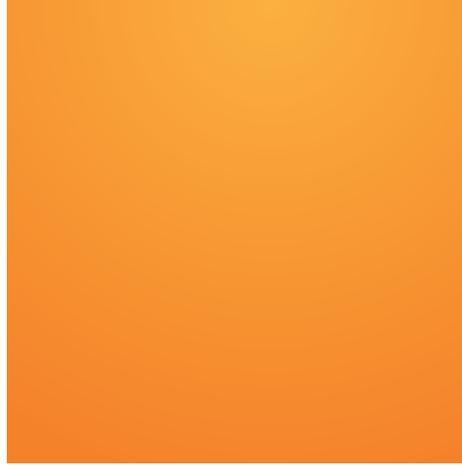
وأدى ذلك إلى انخفاض كبير في عدد راكبي

المتزايد للدراجات الكهربائية المساعدة. إن ما حدث في هولندا هو أمر خاص. ولكن ليس خاصًا لدرجة عدم إمكانية حدوثه أو تطبيقه في أي مكان آخر.

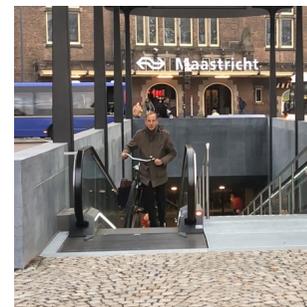
تظهر الفئة العمرية الأكبر سنًا ارتفاع في المسافة التي تقطعها بالدراجة كل عام. وتعزى هذه الزيادة في المقام الأول إلى الجمع بين تحسين مستوى اللياقة البدنية لهذه الفئة العمرية والاستخدام

الدراجات ممن كانوا يلقون حتفهم في حركة المرور. في الوقت الحاضر ، حتى مع تزايد عدد السكان ممن هم في الستينيات والسبعينيات من عمرهم ، فإن الجميع في هولندا يستخدمون الدراجات. كما





الطريقة الهولندية



فوائد ركوب الدراجات



لماذا يعد ركوب الدراجات مفيدًا

نظرًا لصغر المساحة المطلوبة للدراجة، تعد الدراجة وسيلة أكثر فعالية لنقل الأشخاص في المساحة المادية الضيقة بالمدن من التنقل على سبيل المثال بالسيارة. علاوة على ذلك، مع زيادة تأثير التغير المناخي، يساعدنا ركوب الدراجات على تقليل تأثيرنا السلبي على البيئة.

كما يعد ركوب الدراجات مفيدًا للإقتصاد. حيث أن شراء الدراجة وصيانتها أرخص من السيارة بكثير، مما يجعلها أكثر ملاءمة. كما أن مناطق العمل المعتمدة على ركوب الدراجات تعد أكثر إنتاجية من المناطق الأكثر اعتمادًا على السيارات.

إن أخذ ركوب الدراجات على محمل الجد كوسيلة للنقل، على سبيل المثال من خلال تطوير سياسات صديقة لركوب الدراجات والبنية التحتية الشاملة للدراجات، يجعل ركوبها أسهل وأكثر أمانًا لمستخدميها. الجدير بالذكر أنه لا يفيد الاستثمار في ركوب الدراجات راكبي الدراجات فحسب، ولكن أيضًا مستخدمي الطريق الآخرين، بما في ذلك سائقي السيارات، حيث تصبح المدن أقل ازدحامًا وأقل تلوثًا.

على مدى السنوات القليلة الماضية، كان هناك اهتمام متزايد بركوب الدراجات في جميع أنحاء العالم. حيث يقوم عدد متزايد من المدن بوضع استراتيجيات لزيادة معدلات ركوب الدراجات. على الرغم من أن العديد من المدن تضع أهدافًا طموحة، إلا أن التقدم يكون بطيئًا ومحليًا للغاية. وعلى الرغم من هذه الفوارق، فإن الأبحاث عن ركوب الدراجات واضحة: ركوب الدراجات مفيد للناس والمجتمع ككل. حيث يعيش الأشخاص الذين يقودون الدراجات بانتظام حياة أطول وأكثر صحة. بالإضافة أيضًا إلى شعورهم بالسعادة عندما يستخدمون الدراجة في التنقل أكثر من أي وسيلة نقل أخرى.

ومع وجود نسبة متزايدة من الأشخاص الذين يعيشون ويعملون في المدن، تمثل الدراجة بديلًا عمليًا للتنقل في مجتمعاتنا الحالية المعتمدة على السيارات بشكل أساسي في التنقل. مع إنشاء البنية التحتية الملائمة ووضع السياسات الصديقة للدراجات من أجل ركوب دراجات أكثر أمانًا في المدن، من الممكن تقليل وتجنب الازدحام المروري وقضاء هذا الوقت في أنشطة ذات معنى.

ركوب الدراجات هو وسيلة نقل منخفضة التكلفة للأفراد والمجتمع ككل. يتطلب ركوب الدراجة استثمارًا فرديًا أقل من قيادة السيارة. فكل رحلة مجانية والصيانة ضئيلة. كما أن كل كيلومتر يتم قطعه بالدراجة يعود بفائدة على المجتمع، في حين أن كل كيلومتر يتم إجراؤه بالسيارة ووسائل النقل العام ينتج عنه تكلفة على المجتمع.



الاقتصاد

٤

ركوب الدراجة مفيد للاقتصاد

راكبي الدراجات ينفقون أكثر!

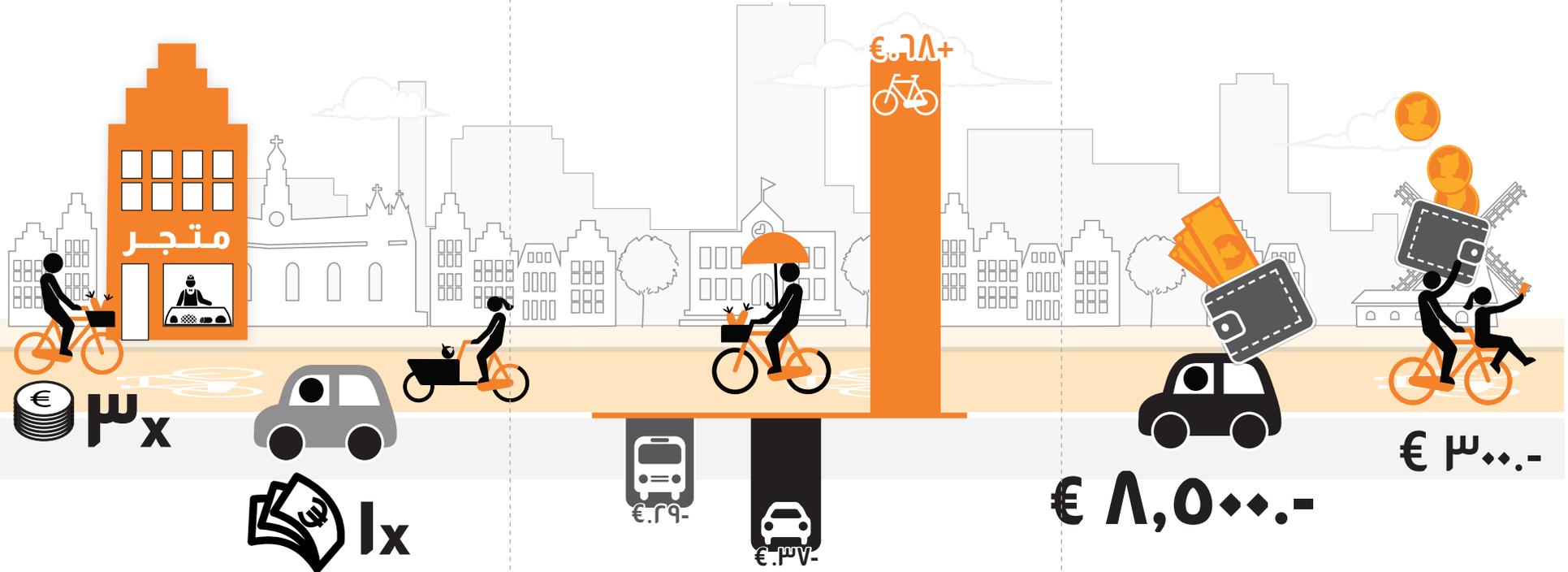
يتسوق راكبو الدراجات محليًا و بكثرة، وهم أكثر ولاءً مقارنةً بسائقي السيارات. على الرغم من أن راكبي الدراجات ينفقون أقل في كل مرة يذهبون فيها للتسوق، إلا أنهم ينفقون أكثر بشكل عام لأنهم يتسوقون عدد مرات أكثر من سائقي السيارات.^٣

يستفيد المجتمع من كل كيلومتر يتم قطعه بالدراجة

يثمر عن كل كيلومتر تم قطعه بالدراجة منفعة مجتمعية تقدر بـ ٠.٦٨ يورو، بينما تكلف السيارات والحافلات المجتمع ٠.٣٧ و ٠.٢٩ يورو لكل كيلومتر على التوالي.^٢

ركوب الدراجة قليل التكلفة

التكلفة السنوية لركوب الدراجة هي حوالي ٣٠٠ يورو في حين أن تكلفة قيادة السيارة السنوية تصل إلى ٨٥٠٠ يورو تقريبًا.^١



يعتبر ركوب الدراجات والمشى من طرق التنقل التي لها أقل تأثير سلبى على البيئة. فالتحول من قيادة السيارة إلى ركوب الدراجة يقلل من انبعاثات الكربون ويحسن جودة الهواء. لذلك ركوب الدراجات يعود بفائدة كبيرة على الكوكب وعلى جودة الحياة في المدن.



البيئة

ركوب الدراجة مفيد لكوئنا ومدننا

ركوب الدراجة يحسّن جودة الأماكن العامة

تتحسّن الأماكن العامة من خلال تحويل مواقف السيارات إلى ممرات للدراجات وملاعب بها مساحات خضراء لتحسين البيئة المحلية. كما أن ركوب الدراجات أيضًا صامت ويساعد على تقليل ضوضاء المرور.^١

يعمل ركوب الدراجة على تنقية الهواء

تتحسن جودة الهواء المحلي بشكل كبير عند التحويل من السيارات إلى الدراجات. فالتحول من السيارة إلى الدراجة يقلل بنسبة ٦٥% من تلوث أكاسيد النيتروجين لكل كيلومتر.^٥

ركوب الدراجة يقلل من تأثير ثاني أكسيد الكربون

بالمقارنة مع السيارات والحافلات، فإن فترة صلاحية استخدام الدراجة تنتج كمية ضئيلة من انبعاثات الكربون.^٤



ركوب الدراجة هو نشاط مفيد لك! فركوب الدراجة هو شكل صحي وممتع و غير مرهق من التمارين الرياضية لجميع الأعمار. كما أنه قلّمًا يصاب الموظفين الذين يستخدمون الدراجات للذهاب للعمل بالمرض. لذلك ركوب الدراجة يكسبك لياقة بدنية لفترة أطول ويبقي جهاز المناعة لديك شابًا. ختامًا، ركوب الدراجة هو مفتاحك لعيش حياة صحية.

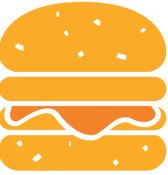


الصحة

ركوب الدراجة مفاتك لحياة أكثر صحة

ركوب الدراجة طريقة سهلة لحرق السعرات الحرارية!

ركوب الدراجة هو وسيلة فعالة للوقاية من السمنة وتقليل حدوث مرض السكري من النوع الثاني.^٩

ساعة
من ركوب
الدراجة = 

يق ركوب الدراجة من الأمراض الخطيرة

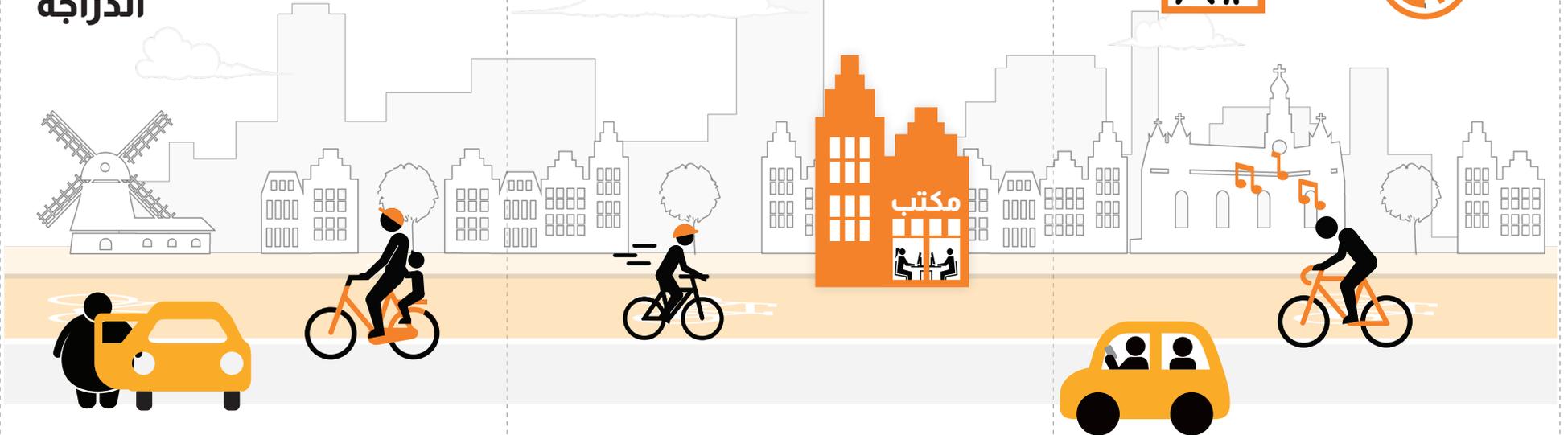
يساعد ركوب الدراجة للعمل كل يوم على التقليل من خطر الإصابة بالأمراض الخطيرة والإكتئاب.^٨

 >٤٠% الموت المبكر
 -٥٢% أمراض القلب
 -٤٠% مرض السرطان

ركوب الدراجة يحافظ على لياقتك

يعزز ركوب الدراجة بانتظام اللياقة البدنية ويطيل العمر المتوقع من ٣ إلى ١٤ شهرًا. كما أن ركوب الدراجة لمدة ٣٠ دقيقة كل يوم يعادل المستوى الأسبوعي الموصى به من النشاط البدني.^٧

 =  ٣٠ دقيقة كل يوم



الأشخاص الذين يتقلون للعمل
على الدراجات يربطون ركوب
الدراجة بالسعادة. حيث يشجع
ركوب الدراجات التفاعلات
الاجتماعية بين مختلف
مستخدمي الطريق. كما إنه
يحسّن الصحة العقلية والنفسية
ويساعد على تقليل التوتر.



السعادة



ركوب الدراجة يسبب السعادة

ركوب الدراجة يحسّن جودة الحياة

ركوب الدراجة مقترن بالراحة والإستقلالية والمرونة.^١

الإستقلالية

دقة المواعيد

المتعة

المرونة

الراحة

يوفر ركوب الدراجة الحرية للأطفال

الأطفال الهولنديون هم الأسعد في العالم. حيث يسمح لهم ركوب الدراجات بالوصول إلى وجهاتهم بأمان كما يمنحهم أيضًا الشعور بالحرية.^١

ركوب الدراجة مقترن بالسعادة!

٥٩٪ من إجمالي راكبي الدراجات يربطون بين ركوب الدراجات و السعادة في حين أن ٢٪ فقط لا يفضلون ركوب الدراجة.^١

٥٩٪



٢٪



تبذل المدن جهودًا كبيرة لخلق المساحات، وذلك نتيجة الزيادة المطردة في عدد السكان مقابل مساحة محدودة من الأماكن العامة. وبالنظر إلى أن الدراجات تشغل مساحة أقل من السيارة، فإن استبدال السيارات بالدراجات يوفر في الفراغ مما يساعد على خلق مكان أكبر للمساحات الخضراء ولتجمع الناس لمقابلة بعضهم البعض.



سهولة الوصول

مدن ركوب الدراجات هي مدن ممتعة

ركوب الدراجة يوفر وقتك

لن تحتاج للبحث عن مكان لوقوف السيارة. ففي الأماكن الحضرية، تعد الدراجة أسرع وسائل المواصلات.^{١٤}

الدراجة هي أسهل وسيلة مواصلات

داخل المناطق الحضرية، يسهل الوصول إلى المواقع بالدراجة أو بالجمع بين الدراجة ووسائل النقل العام منه بالسيارة.^{١٤}

ركوب الدراجات يزيد المساحات العامة

تشغل الدراجات مساحة أقل من السيارات، سواء للقيادة أو في أماكن الوقوف و الإنتظار.^{١٣}



التخطيط لتحسين ركوب
الدراجات والمشى يجعل المدن
أكثر أماناً لراكبي الدراجات
والمشاة ، وعلى نطاق أوسع
لجميع مستخدمي الطريق. كما
تشير الإحصاءات أيضاً إلى أنه من
غير المحتمل أن يتسبب راكبو
الدراجات في أي اصطدام مميت.



الأمان

ركوب الدراجة ينتج مدنًا أكثر أمانًا

يؤدي خفض سرعات المرور إلى التقليل من الحوادث المميتة

احتمالية وقوع حادث مميت على سرعة ٣٠ كم / ساعة أو أقل تقريبًا بنسبة ٧٥٪ أقل من الحوادث على سرعة ٥٠ كم / ساعة.^{١٧}

يؤدي فصل طريق الدراجات عن حركة مرور السيارات إلى تقليل عدد الحوادث

بين عامي ١٩٩٨-٢٠٠٧ في هولندا، أدى تطوير برنامج واضح للسلامة على الطرق إلى تقليل ١,٦٠٠ من حوادث المرور.^{١٨}

مدن الدراجات بها إصابات قليلة بين راكبي الدراجات

تبنى مدن الدراجات باستمرار ركوب الدراجة في سياساتها وتخطيط المدينة. كما تحرص هذه المدن على تعزيز ثقافة ركوب الدراجات من خلال تعليم الأجيال الجديدة كيفية قيادة الدراجة. بالإضافة إلى حرصها المستمر على توفير البنية التحتية الآمنة للدراجات.^{١٩}



ركوب الدراجة هو وسيلة نقل
ديمقراطية. فهو يوفر قدرًا كبيرًا
من الحركة للجميع تقريبًا بغض
النظر عن الأصل أو العمر أو
الدخل أو القدرة البدنية. كما تزيد
الدراجة من المشاركة الاجتماعية
وهي حل غير مكلف للتنقل
لمحدودي الدخل.



العدالة الاجتماعية

كيف نحقق ذلك؟

(الحملات الدعائية، العدالة في قوانين المرور ، إلخ). وهناك حاجة إلى المهارات (بناء قدرات مختلف الجهات المؤسسية) لتعزيز الخطة الاستراتيجية على نطاق أوسع.

الدمج الأمثل لوسائل النقل بحيث تشكل الدراجة جزءاً لا يتجزأ منها. تعتمد سياسة ركوب الدراجات المتكاملة على الأجهزة والبرامج والتنظيمية. ليس كافيًا التركيز فقط على بناء الأجهزة (مثل تطوير البنية التحتية، مسارات الدراجات). نحن بحاجة إلى جذب راكبي الدراجات من خلال العمل على البرامج

(Frank Jansen تصوير) ٢٠١٦، Stationweg، لاهاي



ركوب الدراجة للجميع

لم ينشئ الهولنديون فقط شبكة آمنة وممتدة لركوب الدراجات. بل قد صمموا هذه الشبكة لجعل ركوب الدراجات آمناً ومناسباً للأشخاص من جميع الأعمار وجميع القدرات و باستخدام أنواع مختلفة من الدراجات. وبالتالي فإن ركوب الدراجة كوسيلة للنقل في متناول الجميع.

أخذ ركوب الدراجات بجدية

يأخذ الهولنديون ركوب الدراجات بجدية، ويتعاملون معها كوسيلة نقل مناسبة على نفس مستوى السيارة أو وسائل النقل العام. وبالتالي يجب أن تهدف سياسات النقل إلى

(Jos van Leeuwen تصوير) ١٩٩٠، Stationweg، لاهاي



العائق الرئيسي لركوب الدراجات هو السلامة

يتأثر الناس أكثر بالسلامة المدركة أكثر من إحصاءات السلامة الفعلية. ففي الأماكن التي تكون فيها احتمالات وقوع حوادث منخفضة إحصائياً، لن يعتبر الأشخاص ركوب الدراجات خيار نقل قابل للتطبيق إذا كانت البيئة المحيطة تبدو خطيرة. لذلك، يجب أن تخلق السياسات والتصميم بيئة آمنة تدعو إلى استخدام الدراجات وتعززها. لطالما فضل الهولنديون تعزيز السلامة الفعلية (الوقاية من الحوادث) بدلاً من السلامة السلبية (تخفيف نتائج الحوادث) من خلال إنشاء البنية التحتية للدراجات بدلاً من القيام بالتوصية أو بفرض ارتداء خوذة وملابس عاكسة.

لتمكين الناس من الوصول إلى جميع الأماكن،

((Willem Vermeij تصوير) 1990 Groothertoginnelaan



قام الهولنديون ببناء شبكة ممتدة من البنية التحتية لركوب الدراجات تتكيف مع البيئة لضمان السلامة والراحة لجميع راكبي الدراجات.

”السلامة على الطرق ليست هدفاً، بل هي شرط مسبق لركوب الدراجة!“

لم يركز هذا الجهد فقط على إنشاء مسارات للدراجات ولكن أيضاً جعل التقاطعات أكثر أماناً عن طريق إحداث تغيير في تخطيط الطرق أو عن طريق إضافة كشافات لراكبي الدراجات،

(Frank Jansen تصوير) 2016 Groothertoginnelaan



وبالتالي تقليل فرصة حدوث تعارضات مع حركة مرور السيارات. عندما تكون المساحة المتوفرة صغيرة جداً بحيث لا يمكن الفصل الفعلي بين طريق السيارات ومسار الدراجات، فإنه يتم حدوث تغيير في تخطيط الشارع وكذلك علامات المرور لجعل حركة مرور السيارات أكثر ببطء. كما يقوم المخططون الهولنديون أيضاً بإنشاء مناطق يُسمح للسيارات بدخولها، ولكن بصفة مؤقتة لأن الأولوية فيها لراكبي الدراجات والمشاة.

ركوب الدراجات ووسائل النقل العام

تعد الدراجة هي وسيلة النقل المثالية للمسافات القصيرة. ويمكن زيادة استخدامها عندما يتم تقترن مع وسائل النقل الأخرى ولا سيما وسائل النقل العام (مثل القطارات أو الترام أو العبارات). لذلك، من المهم ضمان سهولة التحويل بين الدراجات وأنماط النقل الأخرى (على سبيل المثال وجود مسار للدراجات من المحطة وإليها ، وموقف للدراجات بجوار المحطات، وجود نظام الدراجات المشتركة في محطات الخروج) عند الحديث عن تسلسل الحركة.

ومن أجل جعل ركوب الدراجات خيار نقل معقول، يجب أن يتم توجيه التنمية الحضرية حول مراكز النقل العام، حتى يتمكن الناس من المشي أو ركوب الدراجة إلى المحطة. الجدير بالذكر أنه في هولندا، يصل حوالي ٤٠٪ من ركاب القطار بالدراجة. و بذلك فإن التخطيط للدراجة

Stationsplein station Hollands Spoor، ١٩٩٥. لاهاي (تصوير Sjoerd van der Hucht)



بحرفية يزيد من مساحة تجمعات المحطة حتى ١٥ مرة مقارنة بمجرد التفكير في المشي. وبذلك يعتمد هذا النموذج على توسيع مفهوم TOD (نموذج الانتقال الموجه) إلى HOD: "التطوير الموجه المختلط".

التخطيط للكثافة والقرب

في الأحياء الأكثر كثافة، يكون التحول المشروط لركوب الدراجات أعلى بكثير من المناطق الريفية. حيث تعتبر الدراجة وسيلة نقل جيدة للمسافات القصيرة، وبالتالي تزداد فوائدها بشكل كبير عند تصميم المناطق الحضرية لتقريب المسافة

Stationsplein station Hollands Spoor، ٢٠١٦. لاهاي (تصوير Frank Jansen)

بين المنشآت المختلفة (السكنية والتجارية والخدمات الصحية والمجلات التجارية...). فلا يوجد مراكز تجارية كبيرة أو "هايبر ماركت" على حافة المدينة ولا يمكن الوصول إليها إلا بالسيارة ، ولكن تتواجد محلات تجارية أصغر على مسافة يمكن قطعها بالدراجة.

لا يجب أن تكون مسارات الدراجات على جوانب الطرق

لا يقتصر الهولنديون فقط على بناء مسارات للدراجات على الطرق أو على جوانبها. بل عند التخطيط المدني لأحياء جديدة على سبيل المثال،



الدراجات تعود إلى أوائل التسعينات. حيث يتم دمج هذه الخطط مع الخطط الإقليمية والمحلية. كما تساعد الخطة المحلية على خلق استمرارية وتكامل للبنية التحتية للدراجات و تنفيذ منظم لتحسين ركوب الدراجات.

الآخرين الأكثر ضعفاً.

إنشاء برنامج عملي لركوب الدراجات

تحدد الحكومة أهدافاً لتعزيز ورفع مستوى ركوب الدراجات. ويسمى البرنامج العملي لركوب الدراجات الحالي "تور دي فورس ٢٠٢٠". يهدف هذا البرنامج إلى زيادة عدد الكيلومترات التي يتم قطعها بالدراجة خلال الفترة ٢٠٢٧-٢٠٠٧ بنسبة 20 في المائة. ولتحقيق ذلك ، يحدد البرنامج العملي الإجراءات المختلفة اللازمة للوصول إلى الهدف وكذلك مختلف الجهات الفعالة المطلوبة. تتبع هذه الخطة عدة خطط محلية أخرى لركوب

يقوم مخططو المدن أحياناً بإنشاء مسارات للدراجات معزولة تماماً عن طرق السيارات. وعادةً، توفر مسارات الدراجات هذه مساراً مباشراً لوجهات مثيرة للاهتمام. (مثل من ليدن ميرينويك إلى محطة ليدن، وشيبرسبرج في أوترخت). أحياناً يتم تطبيق ذلك عن طريق تحويل حركة المرور إلى طرق أخرى لإنشاء مسارات أبسط وأكثر أماناً وأسرع لراكبي الدراجات عبر الأحياء. وهذا يسمى "النفاذية المفلترّة"

حماية راكبي الدراجات في القانون

استكمالاً لإنشاء البنية التحتية لجعل ركوب الدراجات أكثر أماناً، قامت هولندا أيضاً بتغيير قوانينها لزيادة حماية راكبي الدراجات. في حالة حدوث تصادم بين سيارة ودراجة ، يكون سائق السيارة مسؤولاً بشكل افتراضي. وذلك نظراً لحجمها الكبير كما يجب على سائقي السيارات أن يوجهوا اهتماماً إضافياً لمستخدمي الطريق

(Frank Jansen تصوير) لاهاي، ٢٠١٦، Javastraat



(Claudia van Noord تصوير) لاهاي، ٢٠١٠، Javastraat



هيا بنا لنحقق ذلك معًا!



لا حاجة إلى إعادة اختراع الدراجة

تطلب تحويل هولندا إلى دولة لركوب الدراجات التغلب على العديد من التحديات. و لكن ليست هناك حاجة لإعادة اختراع العجلة: فخبراء الدراجات الهولنديون الذين أحدثوا هذا التغيير في هولندا يرحبون بتقديم المساعدة للمدن والمناطق حول العالم لجعل ركوب الدراجات خيارًا متاحًا للجميع!

يمكن لسفارة الدراجات الهولندية مساعدتك من خلال تسهيل التواصل مع هؤلاء الخبراء لتحقيق أماكن أكثر ملاءمة لركوب الدراجات.

أخبرنا بالتحديات التي تواجهك ودعنا نساعدك!

اتصل بنا عبر info@dutchcycling.nl
أو اتصل على ٠٣١ ١٥ ٢٠٢ ٦١١٦.

المصادر

I. Hendriksen, I. and R. van Gijlswijk (٢٠١٠), Fietsen is groen, gezond en voordelig [Cycling is green, healthy, and economical]. Leiden: TNO Quality of Life group.

٢. Decisio (٢٠١٦), Waarde en Investeringsagenda Fietsen Verantwoordingsrapportage [Justification report on the social value of and investment agenda for cycling]. Amsterdam: Decisio.

٣. Decisio (٢٠١٧), Waarderingskengetallen MKBA Fiets: state-of the art [Rating indicators of cycling SCBA: state-of-the-art]. Amsterdam: Decisio.

٤. European Cyclists' Federation. (٢٠١٦). Shopping by bike: Best friend of your city centre | ECF. [online] Available at: <https://ecf.com/groups/shopping-bike-best-friend-your-city-centre> [اطلع عليه بتاريخ ٠٥ سبتمبر ٢٠١٨].

٥. Harms, L. and Kansen, M. (٢٠١٨). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.13. Available at: <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts> [اطلع عليه بتاريخ ١١ سبتمبر ٢٠١٨].

٦. Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna (٢٠١٠). 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 [اطلع عليه بتاريخ ٠٥ سبتمبر ٢٠١٨].

V. De Hartog, Jeroen Johan, et al. (٢٠١٠), “Do the health benefits of cycling outweigh the risks?” Environmental health perspectives 118.8 (٢٠١٠): 1109.

٨. Hans Nijland (٢٠١٧): Fietsen leidt tot langer en gezond leven [Cycling leads to a longer and healthier life]. The Hague, Netherlands Environmental Assessment Agency.

٩. Harms, L. and Kansen, M. (٢٠١٨). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.11. Available at: <https://english.kimnet.nl/publications/publications/2018/04/06/cycling-facts> [اطلع عليه بتاريخ ١١ سبتمبر ٢٠١٨].

١٠. Harms et al. (٢٠١٧), 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.

١١. Taskovski Films. (٢٠١٨). Why We Cycle - Trailer.

[Online Video]. Available at: <https://vimeo.com/246432864>. [اطلع عليه بتاريخ ١٢ سبتمبر ٢٠١٨].

١٢. Harms et al. (٢٠١٧), 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.

١٣. 1 Fietscommunity [Cycling community] (٢٠١٧), Van wie is de stad? [Who owns the city?] The Hague: Platform ٣١.

١٤. Tetteroo, E. (Erik), ٢٠١٥. Urban Cycling = HOD. Master City Developer.

١٥. Pucher, J. and Buehler, R. (٢٠١٢). City cycling. Cambridge, Mass.: MIT Press.

١٦. Schepers, P., Methorst, R., Thüsh, M., van der Voet, M. and Wegman, F. (٢٠١٤). Ontvlechten van fiets en snelverkeer. [ebook] Available at: <https://library.swov.nl/action/front/fulltext?id=339618> [اطلع عليه بتاريخ ٠٥ سبتمبر ٢٠١٨].

١٧. Archer, J., Fotheringham, N., Symmons, M. and Corben, B. (٢٠٠٨). 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
[اطلع عليه بتاريخ ٥-٠ سبتمبر ٢٠١٨].

١٨. Eur.nl. (٢٠١٧). Hoe fietsen sociale participatie kan verbeteren. [online] Available at: <https://www.eur.nl/nieuws/hoefietsen-sociale-participatie-kan-verbeteren> [اطلع عليه بتاريخ ٥-٠ سبتمبر ٢٠١٨].

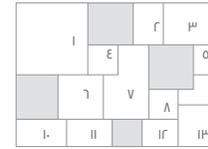
١٩. VeiligheidNL (٢٠١٨). Toolkit fietsveiligheid. [online] Veiligheid.nl. Available at: <https://www.veiligheid.nl/valpreventie/voorlichtingsmateriaal/toolkit-fietsveiligheid> [اطلع عليه بتاريخ ٥-٠ سبتمبر ٢٠١٨].

٢٠. 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. (٢٠١٨). 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.

التصوير:

الصفحة الرئيسية: تصوير Diga Verde Fotografie

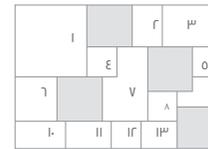
الصفحة الثالثة:



الصورة ١، ٣، ٤، ٥، ١٣ تصوير Shirley Agudo
الصورة ٢ تصوير Maurits Lopes Cardozo
الصورة ٦، ٧، ١٠، ١٢ تصوير Chris Bruntlett
الصورة ٩ تصوير Urban Arrow
الصورة ١١ تصوير WOBS

الصفحة السادسة: تصوير Jos van Leeuwen

الصفحة السابعة:



الصورة ١، ١٣ تصوير Diga Verde Fotografie
الصورة ٢، ٣، ٤، ٥، ٧، ١٢ تصوير Shirley Agudo
الصورة ٦، ٨، ١١ تصوير Mark Wagenbuur
الصورة ٩، ١٠ تصوير Chris Bruntlett
الصفحة التاسعة: تصوير Chris Bruntlett

الصفحة الحادية عشر: تصوير Goudappel Coffeng

الصفحة الثالثة عشر: تصوير Diga Verde Fotografie

الصفحة الخامسة عشر: تصوير Barbra Verbiz Fotografie

الصفحة السابعة عشر: تصوير Chris Bruntlett

الصفحة التاسعة عشر: تصوير Goudappel Coffeng

الصفحة الحادية والعشرون: تصوير Chris Bruntlett

الصفحة الثالثة والعشرون:

الصورة ١ تصوير Jos van Leeuwen
الصورة ٢ تصوير Frank Jansen

الصفحة الرابعة والعشرون:

الصورة ١ تصوير Willem Vermeij
الصورة ٢ تصوير Frank Jansen

الصفحة الخامسة والعشرون:

الصورة ١ تصوير Sjoerd van der Hucht
الصورة ٢ تصوير Frank Jansen

الصفحة السادسة والعشرون:

الصورة ١ تصوير Claudia van Noord
الصورة ٢ تصوير Frank Jansen

عن سفارة الدراجات الهولندية

سفارة الدراجات الهولندية هي شبكة عامة خاصة تعمل من أجل نشر التنقل المستدام للدراجات. نحن نمثل أفضل ما في ركوب الدراجات في هولندا: المعرفة والخبرة والخبراء الذين يتم تقديمهم بواسطة الشركات الخاصة والمنظمات غير الحكومية ومؤسسات البحث والحكومات الوطنية والمحلية.

هل تود معرفة المزيد عن سفارة الدراجات الهولندية؟

قم بزيارة موقعنا على: www.dutchcycling.nl

أعضاء سفارة الدراجات الهولندية:



رؤية ركوب الدراجات الهولندية

