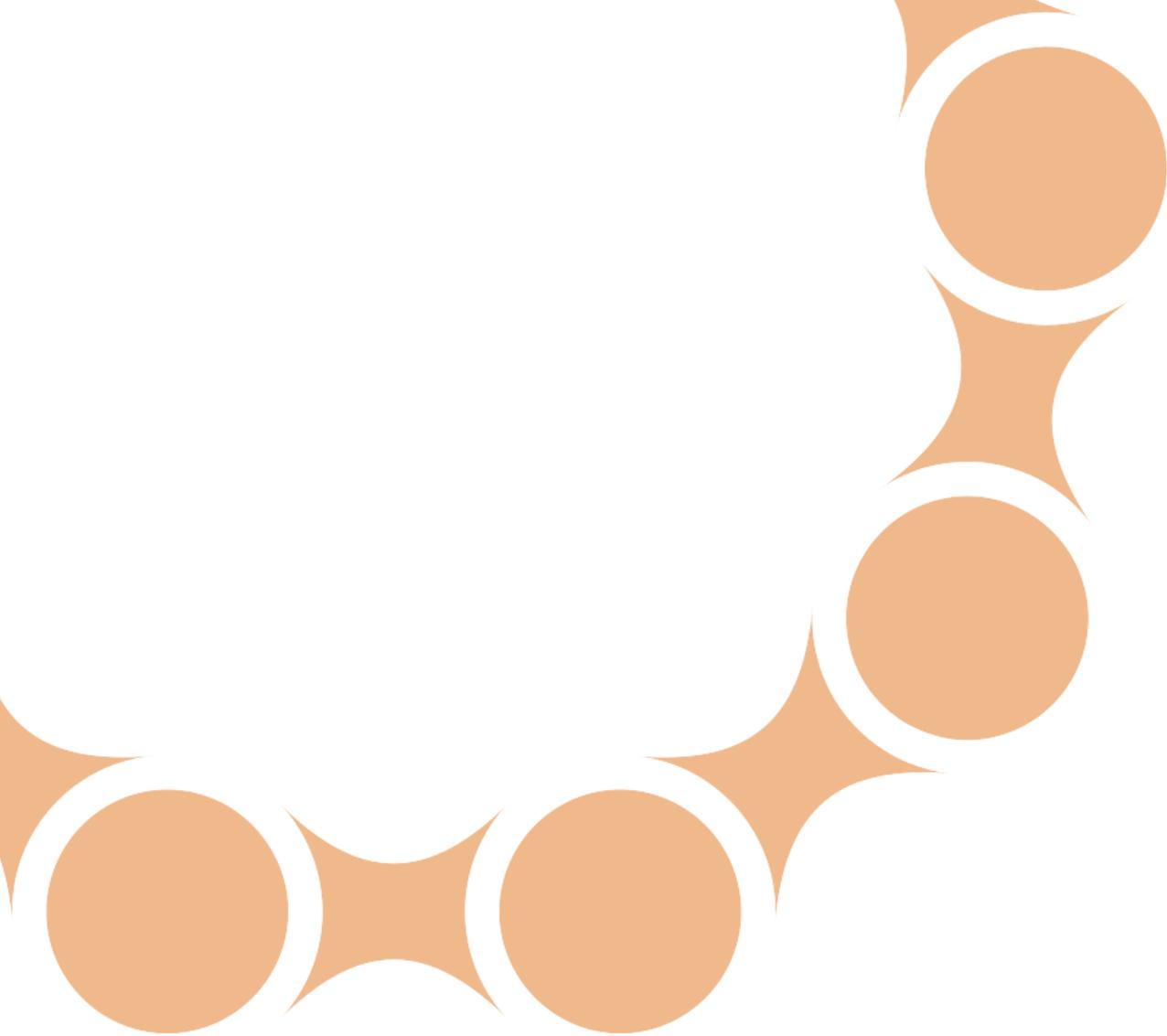




Dutch Cycling Vision

deutsch



Dutch Cycling Vision
Dutch Cycling Embassy, Oktober 2018

Diese Publikation wurde mit Hilfe
der folgenden Partner erstellt:

KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis
Tour de Force
Goudappel Coffeng
APPM
Fietsersbond
BikeMinded
Loendersloot Groep
WOBS warm on bikes

Grafikdesign:
Goudappel Coffeng,
Dutch Cycling Embassy

Copyright © 2018 Dutch Cycling Embassy



Ministry of Infrastructure
and Water Management



Inhalt

Radfahren ohne Grenzen



Warum in den Niederlanden so viel Rad gefahren wird



Vorteile des Radfahrens



Wie ist es möglich, das zu erreichen?

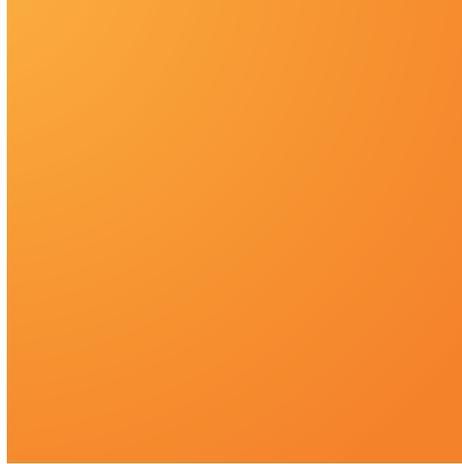


Lassen Sie uns gemeinsam etwas verändern!



Quellen





RADFAHREN
IN DEN
NIEDERLANDEN



Radfahren ohne Grenzen

Die Niederlande sind ein Land der Fahrräder. Wir haben eine Bevölkerung von circa 17 Millionen Menschen, aber fast 23 Millionen Fahrräder! Für kurze Entfernungen – besonders in Städten – ist Radfahren eine beliebte Alternative zum öffentlichen Nahverkehr und dem Auto. In der Tat werden ein Viertel aller Wege in den Niederlanden mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das zeigt, Radfahren ist in!

Radfahren hat viele Vorteile und hilft uns, unsere Ziele in den Bereichen Lebensqualität, Anbindung, Nachhaltigkeit und Gesundheit zu erreichen. Der Anteil der städtischen Bevölkerung wird in den nächsten Jahren weiter ansteigen. Die Bekämpfung des Klimawandels ist ein zentrales Anliegen und die Rolle, die Radfahren dabei spielt, wird immer wichtiger. Die gute Nachricht ist, dass nach wie vor in vielen Bereichen Verbesserungen möglich sind. So arbeitet beispielsweise die Regierung zusammen mit Arbeitgebern daran, in den nächsten Jahren, mithilfe von Steueranreizen, 200.000 Pendler zum Umstieg vom Auto auf das Fahrrad und E-Bike zu bewegen.

Die lokalen Verwaltungen und die Regierung sind eifrig dabei das Radfahren zu unterstützen. Aus

diesem Grund haben wir eine Viertelmilliarde Euro bereitgestellt, um das Radfahren weiter zu fördern und zu einer ernsthaften Transportoption zu machen. Unsere Fahrrad-Agenda Tour de Force 2017-2020 bringt die Regierung, den privat-wirtschaftlichen Sektor, NGO's und Wissensplattformen zusammen, damit unser Land noch fahrradfreundlicher wird. Diese flexible, integriert gestaltete Agenda legt den Fokus beispielsweise auf den Ausbau von Fahrradschnellstraßen und die Bereitstellung von sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Bahnhöfen, um den ersten und letzten Teil von längeren Reisen zu vereinfachen (die „letzte Meile“).

Natürlich ist der niederländische Ansatz auch auf andere Länder übertragbar, sodass Städte und Regionen weltweit vom niederländischen Fachwissen profitieren können. Unsere Expertinnen und Experten der Dutch Cycling Embassy freuen sich darauf, ihr Wissen mit der ganzen Welt zu teilen. Also lassen Sie uns die Herausforderungen gemeinsam angehen und allen die Möglichkeit bieten, die Vorteile des Radfahrens zu genießen!

Stientje van Veldhoven
Umweltministerin der Niederlande



Warum in den Niederlanden so viel Rad gefahren wird

Eine kurze Geschichte vom Radfahren in den Niederlanden



Radfahren war nicht immer selbstverständlich in den Niederlanden. Bereits zu einem frühen Zeitpunkt wurde damit begonnen, Schnellstraßen für den Autoverkehr zu bauen. Seit dem Ende der 1950er Jahre war das Auto das dominierende Verkehrsmittel und die Zahl der PKW auf den Straßen stieg stetig an. Die wenigen Fahrradwege, die in der damaligen Zeit gebaut wurden, waren nicht auf Komfort für die Radfahrenden ausgelegt, sondern dienten als Mittel, um diese an die Seiten der Straßen zu verschieben, sodass mehr Platz für Autos geschaffen werden konnte.

Was hat sich seitdem verändert, sodass die Niederlande heute von vielen als Paradies für Radfahrende angesehen werden? Verschiedene Faktoren kamen in den späten 70ern zusammen. Die hohe Zahl von Verkehrstoten, insbesondere von Kindern, führte zu öffentlicher Aufregung und Demonstrationen. Die Ölkrise machte allen bewusst, wie stark die Gesellschaft vom Öl abhängig ist und welche Risiken daraus entstehen. In der Folge bildeten sich verschiedene Initiativen, die Änderungen forderten und in ihrem Bestreben nach sicheren Städten und sicherem Radfahren an Einfluss

gewannen. Aber nach wie vor gab es keine nationale Fahrradstrategie und die Unterschiede zwischen den Städten waren gewaltig.

Als Folge des öffentlichen Drucks hat sich die Stadtplanungspolitik Schritt für Schritt weiterentwickelt und begonnen, das Fahrrad als einen Teil der Mobilität wahrzunehmen. Dies führte dazu, dass versucht wurde vorhandene Städte zu verdichten und die Zersiedelung einzudämmen. Außerdem entstand ein Programm zur Schaffung von Fahrradinfrastruktur.

Als diese Infrastruktur gebaut wurde, fand ein Umdenken statt. Einzelne Radwege wurden in Planungen nicht mehr isoliert voneinander betrachtet, sondern mit dem Ziel, ganze Netzwerke von Fahrradwegen in Städten zu schaffen. Delft war eine der ersten Städte, die solch ein vollständiges Radwegenetz verwirklichte. Diese Initiativen machten die Städte zu Orten, in denen Kinder und Ältere, Arme und Reiche, und sogar die Königin Fahrrad fuhren. In der Folgezeit stieg die Zahl der Personen, die das Fahrrad nutzten, wieder an.

In den 1990er Jahren wurde eine nationale Fahrrad-Strategie verabschiedet und heut-

zutage gibt es in fast jeder Stadt der Niederlande ein Netz von Radwegen. Dies führte zu einer erheblichen Reduzierung der Zahl an Radfahrenden, die im Straßenverkehr ums Leben kommen. Obwohl die Zahl der Menschen,

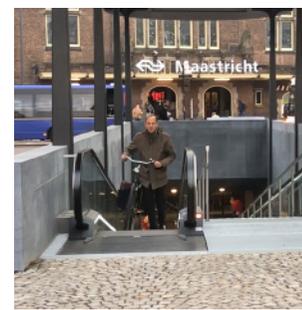
die älter als 60 Jahre sind, weiter ansteigt, fahren in den Niederlanden alle mit dem Fahrrad. Die Distanz, die ältere Personen mit dem Fahrrad zurücklegen, steigt durch ein höheres allgemeines Fitness-Level und den zunehmenden

Einsatz elektrisch unterstützter Fahrräder jährlich an. Was in den Niederlanden passiert ist, ist besonders und hat funktioniert. Aber es ist nicht so besonders, dass es woanders nicht auch möglich ist.





DER
NIEDER-
LÄNDISCHE
WEG



Vorteile des Radfahrens

Warum
Radfahren
nützlich ist



In den letzten Jahren hat das Interesse am Radfahren weltweit zugenommen. Eine wachsende Zahl von Städten arbeitet an Strategien um den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Obwohl viele Städte sich ambitionierte Ziele setzen, geht es oft nur langsam und lokal voran. Nichtsdestotrotz ist die Forschung sich einig: Radfahren ist gut für die Menschen und die Gesellschaft. Personen, die mit dem Rad fahren, leben in der Regel länger und sind gesünder. Außerdem geben Menschen an, glücklicher zu sein, wenn sie mit dem Fahrrad, statt mit einem anderen Verkehrsmittel zur Arbeit fahren.

Bei einer steigenden Zahl von Menschen, die in Städten wohnen und arbeiten, stellt das Fahrrad eine praktische Alternative zu der derzeitigen, autoorientierten Gesellschaft dar. Mit der richtigen Infrastruktur und fahrradfreundlichen Planungen, die das Radfahren in Städten sicherer machen, ist es möglich Staus zu reduzieren und vermeiden und sich in der gewonnenen Zeit mit wichtigeren Dingen zu beschäftigen. Da das Fahrrad nur sehr wenig Platz benötigt,

ist es eine effizientere Möglichkeit der Fortbewegung im begrenzten öffentlichen Raum, als beispielsweise das Auto. In einer Zeit, in der die Folgen des Klimawandels sichtbar werden, hilft es außerdem, den negativen Einfluss auf die Umwelt zu reduzieren.

Radfahren ist auch für die Wirtschaft von Vorteil. Ein Fahrrad ist günstiger in der Anschaffung und im Unterhalt als ein Auto und dadurch für mehr Menschen verfügbar. Geschäfte sind in Gegenden mit einem höheren Radfahranteil häufig erfolgreicher, als in Gebieten, in denen das Auto dominiert.

Wird das Fahrrad als Verkehrsmittel ernstgenommen, zum Beispiel durch fahrradfreundliche Planungen und zusammenhängende Infrastruktur, wird Radfahren einfacher und sicherer. Das Investment in Fahrräder zahlt sich nicht nur für die Radfahrenden, sondern auch für alle anderen Personen aus, da die Städte weniger verschmutzt und überfüllt sind.

Radfahren ist ein günstiges Transportmittel, sowohl für Einzelpersonen, als auch für die Gesellschaft. Ein Fahrrad erfordert geringere Investitionen als ein Auto. Jede Fahrt ist kostenlos und der Preis für die Instandhaltung ist minimal. Jeder gefahrene Kilometer hat zudem einen positiven Nutzen für die Gesellschaft, während jeder mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegte Kilometer Kosten für die Gesellschaft verursacht.



Ökonomie

Radfahren ist gut für die Wirtschaft

Fahrrad fahren kostet weniger

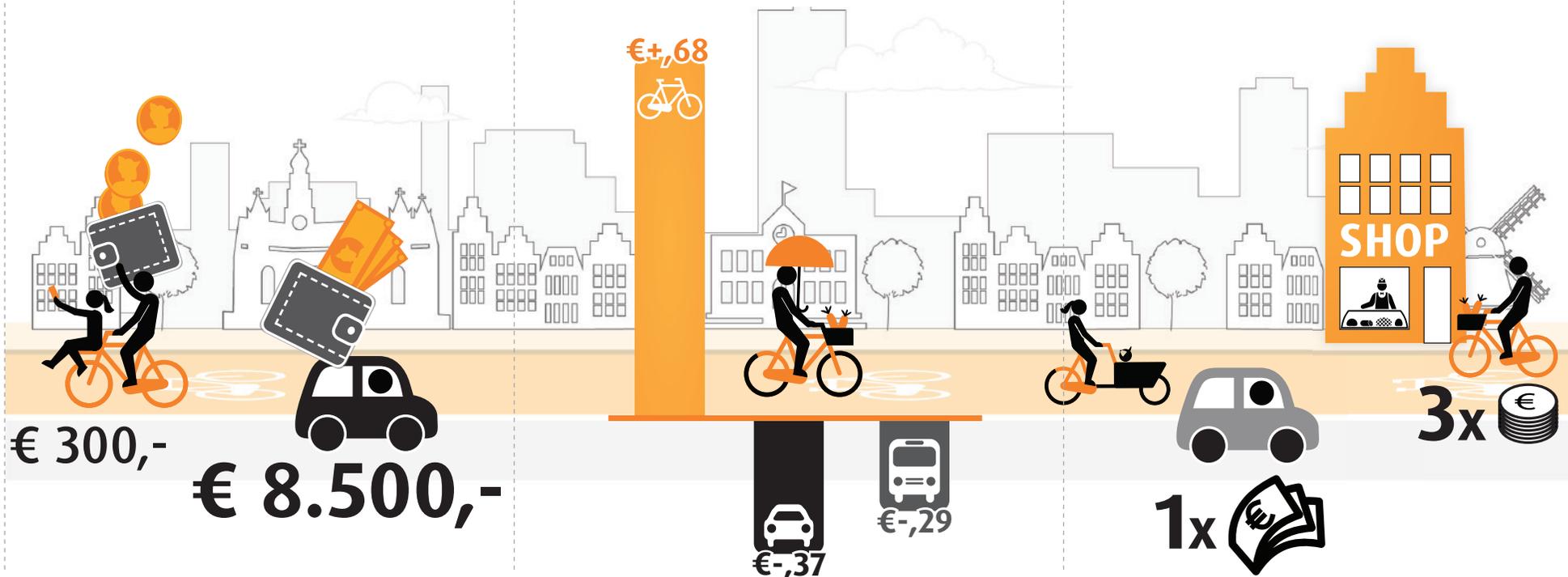
Die jährlichen Kosten für die Nutzung eines Fahrrads liegen bei ungefähr 300 Euro, während sich die Kosten für die Autonutzung auf etwa 8.500 Euro im Jahr belaufen.¹

Die Gesellschaft profitiert vom Fahrrad

Ein Kilometer Fahrt mit dem Fahrrad schafft einen sozialen Gewinn von 0,68 Euro, während durch Autos und Busse Kosten in Höhe von 0,37 bzw. 0,29 Euro pro km entstehen.²

Radfahrende geben mehr aus

Radfahrende bevorzugen Geschäfte in der näheren Umgebung und bleiben diesen häufiger treu als Autofahrende. Obwohl sie dabei pro Einkauf weniger Geld ausgeben, machen die Geschäfte dennoch mehr Profit, da Menschen auf dem Fahrrad häufiger einkaufen.³



Radfahren und Laufen sind die Fortbewegungsarten, die den geringsten Einfluss auf die Umwelt haben. Der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad reduziert die Kohlendioxid-Emissionen und verbessert die Luftqualität. Radfahren ist gut für den Planeten und verbessert die Lebensqualität von Städten.



Umwelt

Radfahren ist gut für den Planeten und die Städte

Radfahren verkleinert den CO₂-Fußabdruck

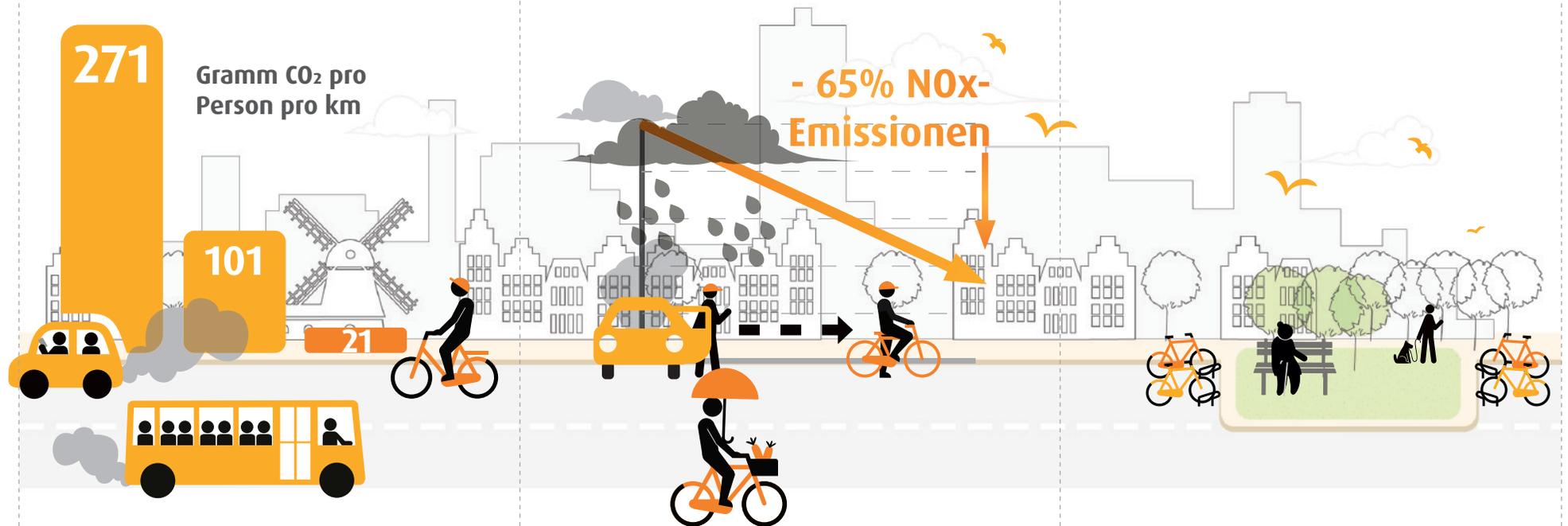
Im Vergleich zu Autos und Bussen, entstehen im Produktlebenszyklus des Fahrrads nur minimale Kohlendioxid-Emissionen.⁴

Radfahren verbessert die Luftqualität

Die örtliche Luftqualität verbessert sich drastisch beim Wechsel vom Auto auf das Fahrrad. Die Stickoxid-Emissionen verringern sich dabei um 65% pro gefahrenen km.⁵

Radfahren verschönert den öffentlichen Raum

Die Qualität des öffentliche Raum verbessert sich, wenn Parkplätze in Fahrradwege, Spielplätze oder Grünflächen umgewandelt werden. Radfahren ist leise und hilft deshalb auch, den Verkehrslärm zu reduzieren.⁶



Radfahren tut gut! Mit dem Fahrrad zu fahren ist gesund, macht Spaß und ist eine einfache Möglichkeit Sport zu treiben, für alle Altersgruppen. Beschäftigte, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, fehlen seltener aufgrund von Krankheiten. Außerdem hält Radfahren fit, verbessert das Immunsystem und trägt dadurch zu einem gesunden Leben bei.

A photograph of a busy city street. In the foreground, a woman in a dark jacket is riding a bicycle towards the camera. Behind her, a large group of cyclists of various ages and genders are riding in the same direction. To the right, a green and yellow garbage truck is stopped. The background shows brick buildings and trees. The overall scene is active and urban.

Gesundheit

Radfahren führt zu einem gesünderen Leben

Radfahren hält fit

Regelmäßiges Radfahren verbessert die physische Fitness und steigert die Lebenserwartung um 3 bis 14 Monate. 30 Minuten Fahrrad fahren am Tag entspricht der empfohlenen wöchentlichen Menge körperlicher Aktivität.⁷



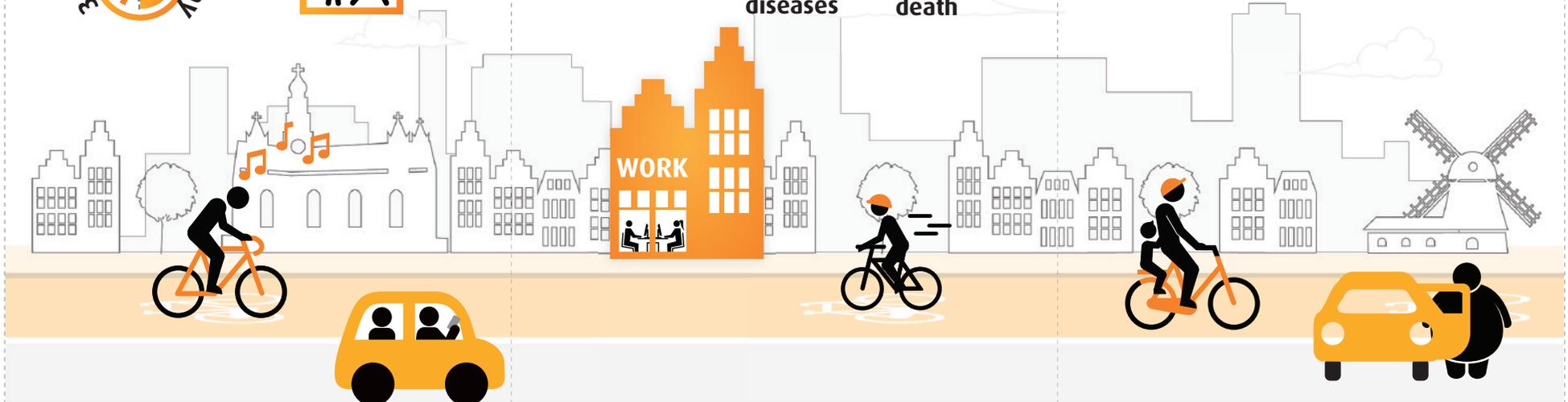
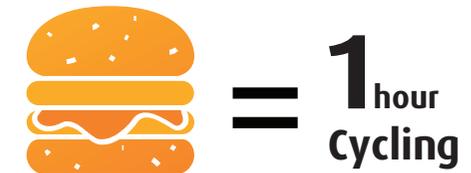
Radfahren verhindert ernste Erkrankungen

Jeden Tag mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren reduziert das Risiko ernster Erkrankungen und Depressionen.⁸



Radfahren verbrennt Kalorien

Radfahren ist eine effektive und einfache Art Übergewicht zu vermeiden und das Risiko von Diabetes Typ II zu reduzieren.⁹



Menschen, die mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, verbinden Radfahren mit Freude. Radfahren fördert die soziale Interaktion zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Außerdem verbessert es die mentale Gesundheit, das Wohlbefinden und hilft Stress zu reduzieren.



Freude

Radfahren macht glücklich

Radfahren wird mit Freude verbunden

59% aller Radfahrenden verbinden Radfahren mit Freude und nur 2% gefällt es nicht.¹⁰



2%

Radfahren gibt Kindern Freiheit

Niederländische Kinder sind die glücklichsten der Welt. Radfahren erlaubt es ihnen, ihr Ziel sicher zu erreichen und gibt ihnen das Gefühl von Freiheit.¹¹

Radfahren steigert die Lebensqualität

Das Fahrrad wird als praktisches, unabhängiges und flexibles Transportmittel empfunden.¹²



unabhängig



angenehm



pünktlich



praktisch



flexibel

Städte ringen um Platz. Durch den ständigen Anstieg der Bevölkerungszahlen, gibt es einen verstärkten Konkurrenzkampf um den begrenzten öffentlichen Raum. Da Radfahren nur wenig Platz benötigt, kann Raum für Grünflächen und Treffpunkte in der Stadt frei werden, wenn Autos durch Fahrräder ersetzt werden.



Welkom in deze gratis fietsenstalling
Dit zijn de parkeerregels

- (Bromfietsen) dienstellend parkeren binnen de witte lijnen.
- Fiets geparkerde (bromfietsen) worden zonder waarschuwing vervoerd door de gemeente Rotterdam (art. 5:12 lid 1 a APV). Kosten terugkrijgen met geparkende (bromfiets): 20 euro.
- De gemeente verwijderd (bromfietsen die langer dan 28 dagen ongebruikt in de stalling staan (art. 5:12 lid 1 b APV). Kosten terugkrijgen ongebruikte (bromfiets): 50 euro.
- Verwijderde (bromfietsen) gaan naar het Fietspunt.
Meer informatie: www.rotterdam.nl/afspunt, telefoon 14 010

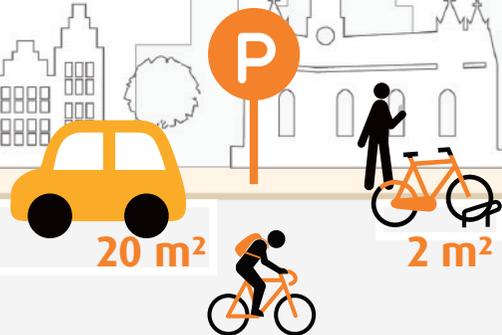
Anbindung

Fahrradstädte sind angenehme Städte

Radfahren schafft öffentlichen Raum

Fahrräder benötigen weniger Platz als Autos, sowohl während der Fahrt, als auch zum Parken.¹³

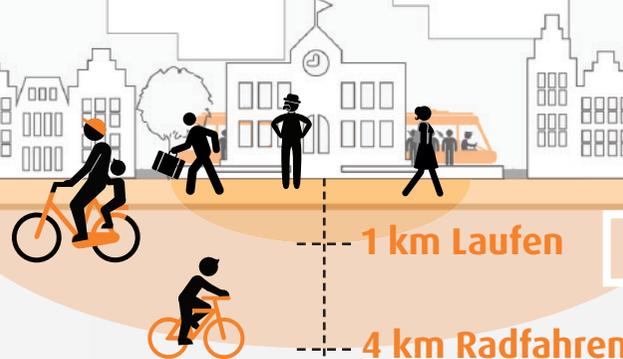
1 geparktes Auto = **10** geparkte Fahrräder



Radfahren ist die einfachste Art der Fortbewegung

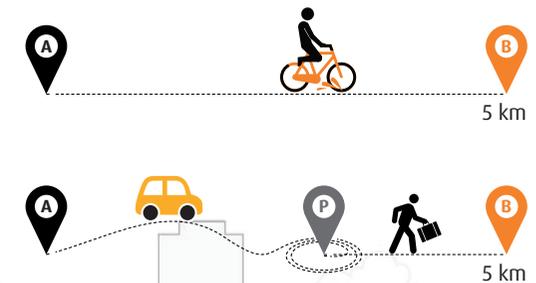
Im städtischen Raum sind Orte einfacher mit dem Fahrrad oder in einer Kombination von Fahrrad und öffentlichen Nahverkehr zu erreichen, als mit dem Auto.¹⁴

Die Reichweite des Radfahrens ist **15x** größer als die des Laufens!



Radfahren spart Zeit

Es ist nicht notwendig, einen Parkplatz zu suchen. In der Stadt ist das Fahrrad das schnellste Transportmittel.¹⁴



Und noch mehr mit einem E-Bike

Städte, die den Rad- und Fußverkehr fördern, sind sicherer für alle am Straßenverkehr teilnehmenden Personen. Statistisch gesehen ist es unwahrscheinlicher, dass tödliche Unfälle von Radfahrenden verursacht werden.



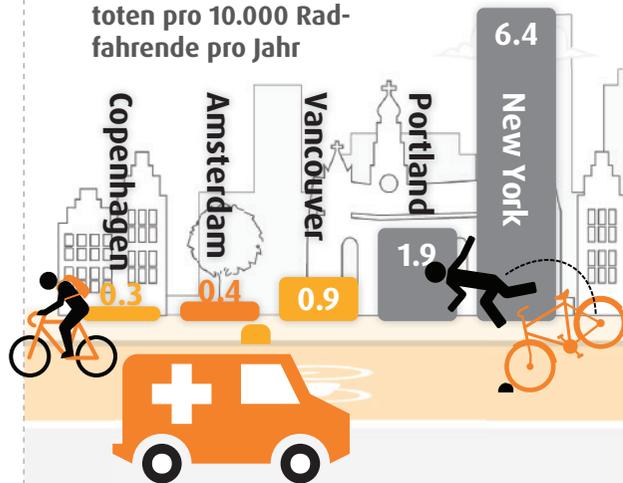
Sicherheit

Radfahren schafft sichere Städte

In Fahrradstädten gibt es weniger Unfälle zwischen Radfahrenden

In Fahrradstädten ist Radfahren ein wichtiger Teil der Stadtplanung. Es wird eine Fahrradkultur geschaffen, in der kommende Generationen das Radfahren lernen. Fahrradstädte entwickeln eine sichere Fahrrad-Infrastruktur.¹⁵

Anzahl der Verkehrstoten pro 10.000 Radfahrende pro Jahr



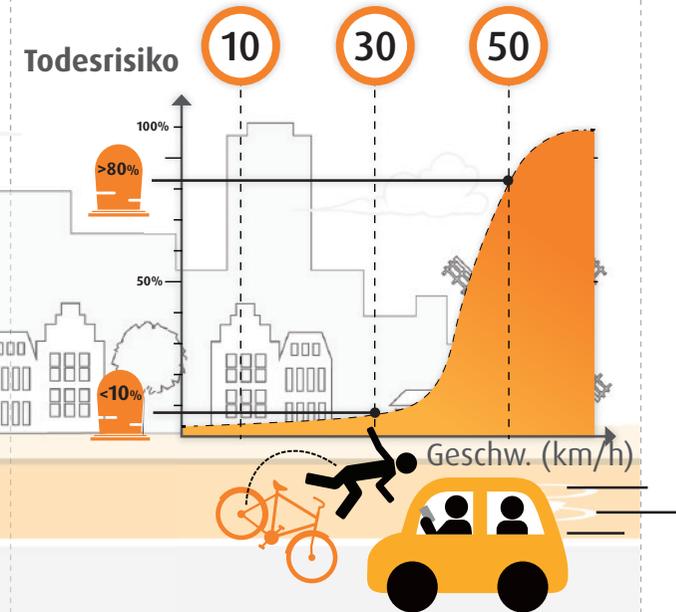
Die Trennung von Rad- und Autoverkehr verringert die Unfallzahl

Die Entwicklung eines Sicherheitsprogramms für den Straßenverkehr reduzierte die Anzahl der Verkehrsunfälle in den Niederlanden, im Zeitraum von 1998-2007, um 1.600.¹⁶



Geringere Geschwindigkeiten reduzieren die Zahl der tödlichen Unfälle

Die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls ist bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h oder weniger um etwa 75% geringer als bei 50 km/h.¹⁷



Das Fahrrad ist ein demokratisches Transportmittel. Es verbessert die Mobilität von nahezu allen, unabhängig von Herkunft, Einkommen oder körperlichen Fähigkeiten. Gleichzeitig fördert das Fahrrad die soziale Teilhabe und ist somit ein günstiges Mittel um (räumliche) Ausgrenzung zu verhindern.



Soziale Gerechtigkeit



Radfahren schafft gesellschaftliche Teilhabe

Radfahren eröffnet neue Möglichkeiten

Radfahren ist günstiger als Autofahren und schafft eine größere Zahl an Optionen, sowohl beruflich als auch in der Freizeit.¹⁸

Radfahren verbindet ältere Menschen

Radfahren ermöglicht es älteren Menschen länger sozial aktiv zu sein.¹⁹

Radfahren verstärkt die soziale Interaktion

Radfahren erfordert die Interaktion mit verschiedenen Verkehrsteilnehmenden um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten und Unfälle zu vermeiden. Deshalb wird Radfahren als soziale Aktivität wahrgenommen.²⁰



Wie ist es möglich, das zu erreichen?

Radfahren für alle

Die Niederlande haben ein großes Netz von sicheren Radwegen geschaffen, dass es Menschen unabhängig vom Alter, den persönlichen Fähigkeiten oder der Art des Fahrrads ermöglicht Rad zu fahren. Somit ist das Fahrrad ein Transportmittel für alle.

Das Fahrrad ernst nehmen

Die Niederlande nehmen das Fahrrad ernst und behandeln es auf der gleichen Ebene wie das Auto oder öffentliche Verkehrsmittel. Ziel der Verkehrspolitik sollte ein optimaler Mix der verschiedenen Verkehrsmittel sein, dabei ist das Fahrrad

Stationweg 1990, Den Haag (Foto: Jos van Leeuwen)



ein wesentlicher Bestandteil. Die Basis einer integrierten Fahrradstrategie besteht aus Hardware, Software und Orgware. Es reicht nicht aus, alleine die Hardware zu schaffen (z.B. Infrastruktur, Fahrradwege, etc.), ebenso muss die Software die Menschen ansprechen (z.B. durch Kampagnen, gerechtere Verkehrsgesetze, etc.).

Des Weiteren werden ausreichende Kapazitäten bei den verschiedenen beteiligten Institutionen benötigt, um die Strategie an sich zu stärken (Orgware).

Die größte Hürde ist die Sicherheit

Die gefühlte Sicherheit beeinflusst Menschen stärker als aktuelle Sicherheits-

Stationweg 2016, Den Haag (Foto: Frank Jansen)



statistiken. An Orten, an denen die Unfallwahrscheinlichkeit statistisch gering ist, betrachten trotzdem nur wenige Menschen das Fahrrad als Transportoption, wenn die physische Umgebung zu unsicher zum Radfahren wirkt. Deshalb sollten Fahrradstrategien und das Straßendesign eine sichere Umgebung zum Radfahren schaffen und fördern. In den Niederlanden wird seit langem daraufgesetzt, die aktive Sicherheit (Vermeidung von Unfällen) durch den Bau sicherer Fahrradinfrastruktur zu verbessern, anstatt die passive Sicherheit (Abmilderung der Folgen) beispielsweise durch das Empfehlen oder Vorschreiben von Helmen, zu fördern. Um es den Menschen zu ermöglichen alle Fahrtziele zu erreichen, wurde in den Niederlanden ein ausgedehntes Netzwerk von Fahrradinfrastruktur geschaffen, welches an die Umge-

Groothertoginnelaan 1995, Den Haag (Foto: Willem Vermeij)



bung angepasst ist, sodass eine sichere und angenehme Fahrt möglich ist.

“Verkehrssicherheit ist kein Ziel, sondern eine Voraussetzung zum Radfahren“

Ziel der Bemühungen war nicht nur der Bau von Radwegen, sondern auch Kreuzungen durch eine veränderte Gestaltung oder den Einsatz von Fahrradampeln sicherer zu machen und dadurch mögliche Konflikte mit dem motorisierten Verkehr zu ver-

Groothertoginnelaan 2016, Den Haag (Foto: Frank Jansen)



meiden. An Stellen, an denen eine physische Trennung nicht möglich ist, wird der Autoverkehr durch neue Straßengestaltungen oder eine Reduzierung der erlaubten Geschwindigkeit verlangsamt. Die niederländische Planung hat außerdem Orte entwickelt, an denen der Autoverkehr zwar zugelassen ist, Rad- und Fußverkehr jedoch Vorrang haben.

Radfahren und Öffentlicher Nahverkehr

Das Fahrrad ist das ideale Verkehrsmittel für kurze Distanzen. Die Reichweite kann durch die Verbindung mit anderen Verkehrsmitteln, insbesondere öffentlichen (z.B. Zug, Straßenbahn oder Fähre), einfach vergrößert werden. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass ein einfacher Übergang vom Fahrrad auf andere Verkehrsmittel möglich ist (z.B. durch die Anbindung von Radwegen an Haltestellen, Parkmöglichkeiten in der Nähe und Leihfahrräder an Endstationen). Die Rede ist hierbei von Mobilitätsketten.

Um das Fahrrad zu einer sinnvollen Option zu machen, ist es notwendig, dass sich die Stadtentwicklung an Knotenpunkten der öffentlichen Verkehrsmittel orientiert, sodass es einfacher ist, die Haltestellen

Stationsplein Bahnhof Hollands Spoor 1995, Den Haag
(Foto: Sjoerd van der Hucht)



zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. In den Niederlanden fahren rund 40% aller Zugreisenden mit dem Fahrrad zum Bahnhof. Die Ausrichtung auf das Fahrrad vergrößert den Einzugsbereich einer Haltestelle, im Vergleich zu einer Konzentration auf Fußgänger, um das 15fache.

Stadtplanung für Verdichtung und Nähe

In verdichteten Gegenden ist der Anteil des Radverkehrs höher, als in ländlichen Räumen. Das Fahrrad ist gut geeignet für kurze

Distanzen, deshalb ist es von Vorteil, wenn die städtische Umgebung auf verschiedene Nutzungen ausgelegt ist (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, etc.). Keine großen, auf Autos ausgerichteten Supermärkte oder Einkaufszentren am Stadtrand, sondern viele kleine, über die Stadt verteilte Geschäfte, die einfach mit dem Fahrrad erreicht werden können.

Fahrradwege müssen nicht direkt neben Straßen sein

In den Niederlanden verlaufen Radwege

Stationsplein Bahnhof Hollands Spoor 2016, Den Haag (Foto: Frank Jansen)



nicht nur auf oder neben Straßen, sondern werden bei der Planung neuer Wohngebiete zum Teil komplett getrennt entworfen. Häufig bieten diese Radwege einen direkteren Weg zu interessanten Zielen. In einigen Fällen wird der Autoverkehr auf andere Straßen umgeleitet, um einfache, sichere und schnelle Wege für den Radverkehr zu schaffen. Dieser Prozess nennt sich „gefilterte Durchlässigkeit“ („filtered permeability“).

Gesetzlicher Schutz von Radfahrenden

Zusätzlich zum Bau neuer Infrastruktur, zur Verbesserung der Sicherheit beim Radfahren, wurden in den Niederlanden außerdem das Verkehrsrecht angepasst, um Radfahrende weitergehend zu schützen. Im Fall eines Unfalls zwischen Auto und

Javastraat 2010, Den Haag (Foto: Claudia van Noord)



Fahrrad, liegt die Schuld nun in jedem Fall zuerst bei der Person im Auto. Zu Grunde liegt, dass Autofahrende aufgrund der Größe und der höheren Leistung besonders aufmerksam auf andere, schwächere Verkehrsteilnehmende sein sollten.

Schaffung einer Fahrrad Agenda

Die niederländische Regierung setzt Ziele, um Radfahren weiter zu fördern und mehr Menschen auf das Fahrrad zu bekommen. Die aktuelle Fahrrad Agenda heißt „Tour

de Force 2020“. Ziel des Plans ist es, die mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer im Zeitraum von 2017–2027 um 20% zu erhöhen. Die Agenda nennt auch nötige Schritte, sowie die benötigten Akteure. Der Plan baut auf mehrere ehemalige nationale Fahrradpläne auf, der erste davon aus den frühen 1990er Jahren. Diese Pläne werden in die heutigen Pläne integriert. Der nationale Plan ermöglicht dabei eine durchgehende und einheitliche Fahrradinfrastruktur und die Verbesserung des Radfahrens durch koordinierte Aktionen.

Javastraat 2016, Den Haag (Foto: Frank Jansen)



Lassen Sie uns gemeinsam etwas verändern!

Nicht nötig, das Rad neu zu erfinden.

Um die Niederlande zu einer Fahrradnation zu machen, mussten viele Herausforderungen gemeistert werden. Es ist nicht nötig, das Rad neu zu erfinden: Die niederländischen Fahrradexpert*innen, welche die Veränderungen in ihrem Land einleiteten, freuen sich, Städten und Regionen weltweit zu helfen, das Fahrrad zu einer Option für alle zu machen!

Die Dutch Cycling Embassy kann Ihnen helfen, zu einem fahrradfreundlichen Ort zu werden, indem wir Sie mit unseren Expertinnen und Experten in Verbindung setzen.

Lassen Sie uns wissen, welchen Herausforderungen Sie gegenüberstehen. Wir helfen Ihnen gerne!

Kontaktieren Sie uns über info@dutchcycling.nl oder rufen Sie uns an: +31 15 202 6116.



Quellen

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/hoe-fietsen-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.

Abbildungen:

Titelseite: Diga Verde Fotografie

Seite 3:



Abb. 1, 3, 4, 5, 8, 13: Shirley Agudo

Abb. 2: Maurits Lopes Cardozo

Abb. 6, 7, 10, 12 : Chris Bruntlett

Abb 9: Urban Arrow

Abb 11: WOBS

Seite 6: Jos van Leeuwen

Seite 7:



Abb. 1, 13: Diga Verde Fotografie

Abb. 2, 3, 4, 5, 7, 12: Shirley Agudo

Abb. 6, 8, 11: Mark Wagenbuur

Abb. 9, 10: Chris Bruntlett

Seite 9: Chris Bruntlett

Seite 11: Goudappel Coffeng

Seite 13: Diga Verde Fotografie

Seite 15: Barbra Verbij Fotografie

Seite 17: Chris Bruntlett

Seite 19: Goudappel Coffeng

Seite 21: Chris Bruntlett

Seite 23: Abb. 1: Jos van Leeuwen,
Abb. 2: Frank Jansen

Seite 24: Abb. 1 Willem Vermeij
Abb. 2 Frank Jansen

Seite 25: Abb. 1: Sjoerd van der Hucht
Abb. 2: Frank Jansen

Seite 26: Abb. 1: Claudia van Noord
Abb. 2: Frank Jansen

Seite 27: Shirley Agudo



Die Mitglieder der Dutch Cycling Embassy:

&Morgen

3pm

wieler.nl

AMS TERDAM CYCLE CHIC

Apm management consultants

ARTGINEERING

BIKE DUTCH

Bike minded Design Consulting

BOUGH OF BIKES be moved by nature

Breda University OF APPLIED SCIENCES

BYCS

cargoro

City of Amsterdam

Den Haag

City of Rotterdam

City of Utrecht

COLOURED ASPHALT

fietsberaad CROW

cycledata

DTV CAPACITY BUILDING

DECISIO ECONOMIC RESEARCH

DONKEY REPUBLIC

EBKE

FALCO

Flietsdiensten.nl

Flietsbond

FOLKERSMA ROUTING EN VEER

FYNCH

Geert Kloppenburg

mobility consultants Goudappel Coffeng

humankind.

i&o research

JAN KUIPERS NUNSPEET

JUZZ

Loendersloot mobility consultant

LUMIGUIDE SMART MOBILITY SOLUTIONS FOR SMART CITIES

Ministry of Infrastructure and Water Management

Mobilock

MOBYCON

Movares consultants & engineers

move mObility smart moving cities

nieuw & waterd

ProRail

www.circularbouwen.org

provincie Gelderland

Provincie Noord-Brabant

PROVINCIE UTRECHT

regio arnhem nijmegen

Royal HaskoningDHV Consulting Engineering & Management

Ring Rijn

GoDutchCycling RVDB Urban Planning / Lightrail.nl

SOIGNEUR ACTIVE MOBILITY

fiets

STREET STUFF!

Swapfiets

theurbanfuture build smarter, healthier cities

TU Delft

triple Joy

VelopA LET'S GO OUTSIDE

VOGUE BIKE

WHEELY LIFT

WILLEX

wobs WAGEN ON WHEELS

Zwolle

Über die Dutch Cycling Embassy

Die Dutch Cycling Embassy ist ein öffentlich-privates Netzwerk, das sich für eine nachhaltige und fahrrad-inklusive Mobilität einsetzt. Wir bieten Ihnen das Beste der niederländischen Fahrradwelt: Fachwissen, Erfahrung und Expert*innen von privaten Unternehmen, NGO's, Forschungsinstituten, sowie von nationalen und regionalen Verwaltungen.

Würden Sie gerne mehr über die Dutch Cycling Embassy erfahren?

Besuchen Sie: www.dutchcycling.nl



Dutch Cycling Vision