



Dutch Cycling Vision

polski

Stopka

Dutch Cycling Vision

Dutch Cycling Embassy, October 2018

**Niniejsza publikacja
została opracowana przy wsparciu następujących partnerów:**

KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis

Tour de Force

Goudappel Coffeng

APPM

Fietzersbond

BikeMinded

Loendersloot Groep

WOBS warm on bikes

Opracowanie graficzne:

Goudappel Coffeng,
Dutch Cycling Embassy

Copyright © 2018 Dutch Cycling Embassy



Ministry of Infrastructure
and Water Management



SPIIS TREŚCI

Rowery bez granic



Dlaczego Holendrzy tak dużo jeżdżą na rowerze



Korzyści z jazdy na rowerze



Jak osiągnąć te cele?



Zróbmy to razem!

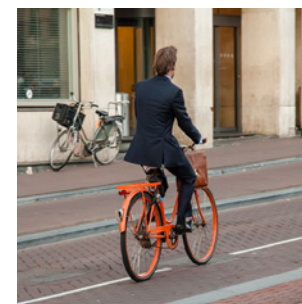


Źródła





ROWERZYŚCI W HOLANDII



Rowery bez granic

Holandia to kraj rowerów. Przy liczbie ludności ok. 17 mln mamy ich niemal 23 mln! Na krótkich dystansach – szczególnie w miastach – rower stanowi popularną alternatywę dla transportu publicznego i samochodów. Podróże rowerem stanowią jedną czwartą wszystkich podróży w Holandii. Rower rządzi!

Jazda rowerem niesie wiele korzyści, m.in. poprawia dostępność miejsc i jakość życia oraz pomaga osiągać cele środowiskowe i zdrowotne. Populacja miejska nadal będzie rosła w nadchodzących latach. Wyzwania związane ze zmianami klimatu są kluczowe, a rower odgrywa tu coraz ważniejszą rolę. Na szczęście wciąż jest wiele do zyskania. Przykładowo, administracja rządowa we współpracy z pracodawcami ma na celu w ciągu kilku nadchodzących lat przekonać 200 000 osób, by przesiadły się z samochodu na rower, propagując używanie rowerów i e-rowerów. poprzez bodźce podatkowe.

Samorządy lokalne oraz organy rządowe dokładają wszelkich starań, by propagować jazdę na rowerze.

Dlatego przeznaczylimy ćwierć miliarda euro na propagowanie roweru jako poważnej opcji transportowej. Opracowany przez nas program Tour de Force Joint Bicycle Agenda 2017-2020 jednoczy starania rządu, sektora prywatnego, organizacji pozarządowych i platform wiedzy, by nasz kraj był jeszcze bardziej przyjazny rowerom. Program koncentruje się na elastyczności i zintegrowanym podejściu, ze szczególnym naciskiem na modernizowanie tras rowerowych, a także na takie kwestie jak budowanie parkingów rowerowych na stacjach kolejowych, aby ułatwić pierwszy i ostatni etap dłuższych podróży.kilometr”).

Oczywiście holenderskie podejście do rowerów może znaleźć zastosowanie także w innych krajach, a doświadczenie zdobyte w Holandii warto wykorzystać w innych miastach i regionach na świecie. Nasi eksperci z Dutch Cycling Embassy chętnie dzielą się swoim doświadczeniem z organizacjami oraz aktywistami z całego świata. Zmierzymy się więc wspólnie z wyzwaniami, jakie mamy przed sobą, by wszyscy mogli cieszyć się korzyściami z jazdy na rowerze!

Stientje van Veldhoven
Minister for the Environment



Dlaczego Holendrzy tak dużo jeżdżą na rowerze

Krótką historia rowerów w Holandii



Jazda na rowerze nie zawsze była w Holandii czymś oczywistym. Holendrzy byli jednymi z pionierów budowania autostrad. Od końca lat 50. XX w. samochody stały się tam głównym środkiem transportu, a ich liczba na drogach stale rosła. Nieliczne ścieżki rowerowe zbudowane w tym czasie miały nie tyle zapewnić komfort rowerzystom, co usunąć ich z dróg, by zrobić więcej miejsca dla samochodów.

Co sprawiło, że dziś Holandię postrzega się jako rowerowy raj? W 2. połowie lat 70. zbiegło się na to kilka czynników. Znaczna liczba śmiertelnych wypadków, zwłaszcza wśród dzieci, wywołała gniew opinii publicznej i demonstracje.

Kryzys naftowy uświadomił zagrożenia związane z uzależnieniem od ropy naftowej. Powstały liczne inicjatywy lokalne nawołujące do zmian. Coraz skuteczniej poszukiwano rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo w miastach i na rowerze.

Nie było jednak narodowej polityki dotyczącej rowerów, a między poszczególnymi miastami istniały znaczne różnice.

Presja społeczna zmieniła politykę planowania przestrzeni miejskich: rower zaczął być traktowany jak część ruchu drogowego i ponownie był brany pod uwagę w planowaniu przestrzeni miejskiej, co zainicjowało starania, by zintensyfikować rozwój miast przy jednoczesnym ograniczaniu niekontrolowanej rozbudowy.

Ruszył też program budowy rowerowej infrastruktury.

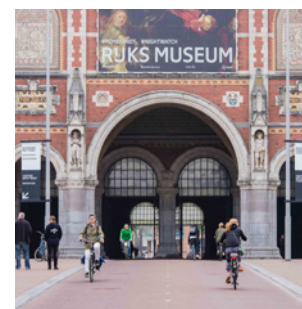
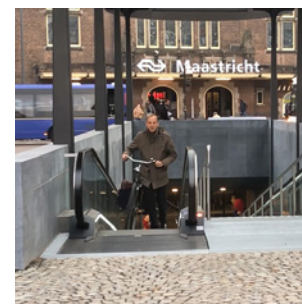
Wraz z powstawaniem infrastruktury rowerowej planiści zaczęli zmieniać podejście do niej: nie traktowali jej już jako osobnego tworu, lecz zaczęli budować całe sieci ścieżek rowerowych wewnątrz miast. Miasto Delft było jednym z pierwszych, w którym powstała sieć takich ścieżek. Takie inicjatywy zmieniły miasta w miejsca, gdzie na rowerze jeżdżą dzieci i starcy, bogaci i biedni, a nawet i sama królowa. Spowodowało to ponowny wzrost liczby osób korzystających z roweru. W latach 90. przyjęto narodową politykę rowerową. Dziś sieci ścieżek rowerowych obecne są niemal

w każdym holenderskim mieście. Doprowadziło to do znacznego zmniejszenia liczby ofiar wśród rowerzystów. Obecnie, pomimo rosnącej populacji osób w wieku ponad 60 i 70 lat, wszyscy w Holandii jeżdżą na rowerze.

W najstarszej grupie wiekowej co roku obserwuje się wzrost odległości pokonywanych rowerem. Wynika to z poprawy sprawności fizycznej tej grupy oraz upowszechniania się rowerów ze wspomaganiem elektrycznym.

To, co stało się w Holandii, jest wyjątkowe i przynosi rezultaty. Nie jest jednak wyjątkowe na tyle, by nie mogło wydarzyć się gdzie indziej.





Korzyści płynące z jazdy na rowerze

Dlaczego
jazda na
rowerze ma
wiele korzyści



W ostatnich latach na świecie coraz więcej uwagi poświęca się rowerom. Wzrasta liczba miast opracowujących strategie propagujące poruszanie się rowerem.

Mimo ambitnych celów zmiany zachodzą powoli i tylko na określonych obszarach. Wyniki badań są jednak jasne: rower niesie korzyści jednostkom oraz całemu społeczeństwu. Osoby jeżdżące regularnie żyją dłużej i są szczęśliwsze. Ludzie często przyznają też, że na rowerze czują się szczęśliwsi niż gdy korzystają z innych form transportu.

Wobec rosnącej liczby ludzi mieszkających i pracujących w miastach, rower stanowi praktyczną alternatywę dla współczesnych społeczeństw samochodowych. Dzięki odpowiedniej infrastrukturze i regulacjom poprawiającym bezpieczeństwo rowerzystów w miastach można zmniejszyć natężenie ruchu i przeznaczać tak zaoszczędzony czas na bardziej konstruktywne czynności. Ponieważ jazda na rowerze wymaga mniejszej przestrzeni, rower jest wydajniejszym środkiem transportu dla

osób w ograniczonej przestrzeni miast w porównaniu np. z samochodem. Co więcej, przy coraz wyraźniejszych skutkach zmian klimatycznych jazda na rowerze pomaga zmniejszyć nasz negatywny wpływ na środowisko.

Jazda na rowerze korzystnie wpływa też na gospodarkę. Zakup i utrzymanie roweru to mniejsze koszty niż w przypadku samochodu – rower pozwala więc także zmniejszyć rozwarstwienie społeczne. Przedsiębiorstwa położone na obszarach, gdzie jazda na rowerze jest powszechniejsza, z reguły uzyskują lepsze wyniki niż te mieszczące się na obszarach zorientowanych na samochody.

Traktowanie roweru jako poważnego środka transportu, przejawiające się np. w tworzeniu korzystnych dla rowerzystów regulacji i spójnej infrastruktury, ułatwia jazdę na rowerze i poprawia jej bezpieczeństwo. Inwestycje rowerowe to korzyści nie tylko dla rowerzystów, ale także dla pozostałych użytkowników dróg – w tym kierowców – bo pozwalają zmniejszyć ruch i poziom zanieczyszczeń w miastach.

Rower to tani sposób
przemieszczania się – dla
jednostek i ogółu społeczeństwa.
Wymaga mniejszych nakładów
finansowych niż samochód.
Przejazdy są darmowe, a koszty
utrzymania pojazdu – minimalne.
Każdy przejechany kilometr
generuje społeczną korzyść,
podczas gdy każdy kilometr
pokonywany samochodem lub
transportem publicznym generuje
koszty dla społeczeństwa.



Aspekt ekonomiczny



Rower to korzyści dla gospodarki



Jazda na rowerze kosztuje mniej!

Roczny koszt użytkowania roweru to ok. 300 euro, podczas gdy roczny koszt użytkowania samochodu to ok. 8500 euro¹.



Każdy km pokonany rowerem w mieście to korzyść dla społeczeństwa

Jeden km przejechany na rowerze przynosi społeczną korzyść w wysokości 0,68 €, podczas gdy samochody i autobusy obciążają społeczeństwo kwotami odpowiednio 0,37 i 0,29 € / km².



Rowerzyści wydają więcej!

W porównaniu do osób zmotoryzowanych, rowerzyści częściej kupują lokalnie i są bardziej lojalnymi klientami. Choć wydają mniej podczas pojedynczej wizyty, w ogólnym rozrachunku wydają więcej, bo dokonują zakupów częściej niż użytkownicy samochodów.³



Jazda na rowerze i chodzenie to sposoby przemieszczania się, które mają najmniejszy wpływ na środowisko. Zamiana samochodu na rower zmniejsza emisję dwutlenku węgla i poprawia jakość powietrza.

Jazda na rowerze jest dobra dla naszej planety i poprawia jakość życia w miastach.



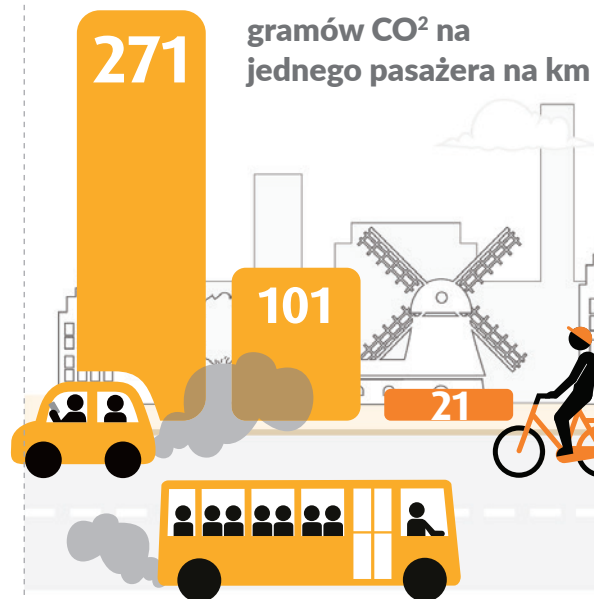
Środowisko



Jazda na rowerze jest dobra dla Ziemi i naszych miast

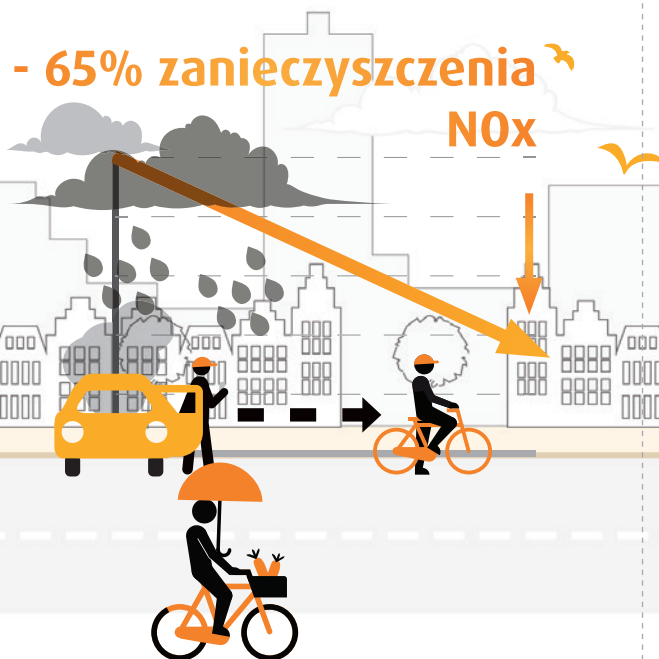
Poruszanie się rowerem zmniejsza ślad węglowy

Cykl życia produktu w przypadku roweru wiąże się z mniejszą emisją dwutlenku węgla niż w przypadku samochodu lub autobusu.⁴



Jazda na rowerze lokalnie przyczynia się do poprawy jakości powietrza.

Lokalna jakość powietrza ulega drastycznej poprawie przy zamianie samochodów na rowery. Zamiana samochodu na rower to zmniejszenie zanieczyszczenia NO_x o 65% na każdy kilometr.⁵



Jazda na rowerze poprawia przestrzeń publiczną

Przestrzeń publiczna może być lepsza dzięki zamianie parkingów na ścieżki dla rowerów i place zabaw z terenami zielonymi, aby lokalnie poprawić stan środowiska. Jazda na rowerze jest cicha i pozwala zredukować hałas ruchu drogowego.⁶



Rower to zdrowie! Jazda na rowerze to zdrowa, przyjemna i mało urazowa forma aktywności fizycznej, odpowiednia dla wszystkich grup wiekowych.

Pracownicy jeżdżący rowerem do pracy rządziej przynoszą zwolnienia lekarskie. Rower pozwala utrzymać kondycję i zapobiec starzeniu układu odpornościowego. Krótko mówiąc, jazda na rowerze to jeden ze składników zdrowego życia.



Zdrowie



Jazda na rowerze to zdrowsze życie

Rower pozwala utrzymać formę

Regularna jazda na rowerze podnosi sprawność fizyczną i zwiększa szacowaną długość życia o 3–14 miesięcy. Jazda rowerem przez 30 minut dziennie to równowartość zalecanej tygodniowej dawki wysiłku fizycznego.⁷



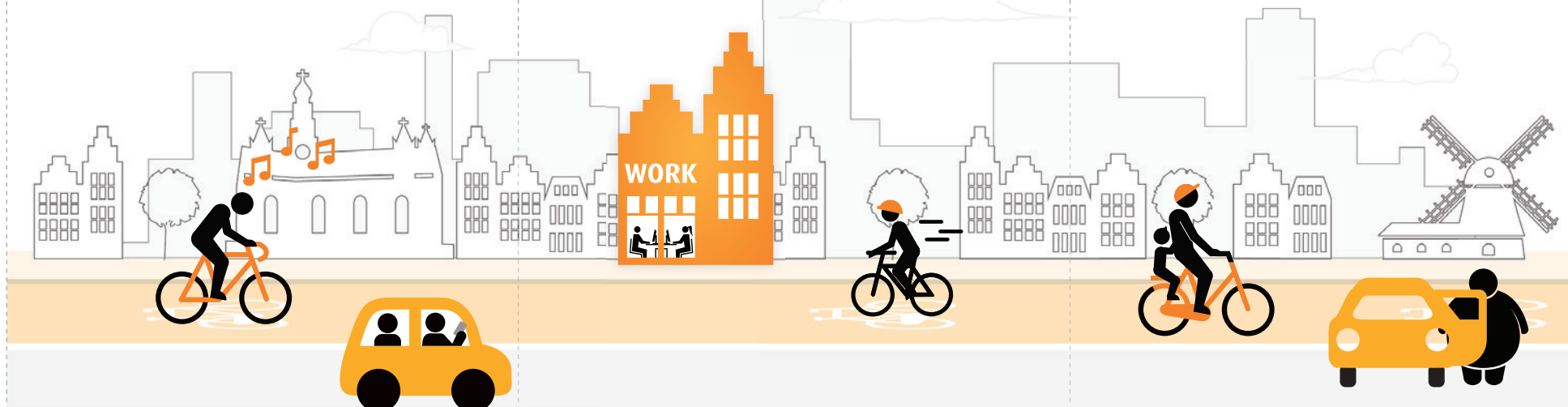
Jazda na rowerze zapobiega poważnym schorzeniom

Codziennie przemieszczanie się rowerem do pracy zmniejsza ryzyko poważnych chorób i depresji.⁸



Rower pozwala łatwo spalić kalorie!

Jazda na rowerze pozwala zapobiegać otyłości, a także zmniejsza występowanie cukrzycy typu II.⁹



Osoby jeżdżące rowerem do pracy
kojarzą rower ze szczęściem.
Jazda na rowerze stwarza
możliwość kontaktu między
użytkownikami dróg.

Poprawia zdrowie psychiczne i
samopoczucie, a także redukuje
stres.

A woman with long brown hair, wearing a grey fedora, a grey cardigan over a white top, a dark blue scarf, and orange gloves, is riding a black bicycle through a tunnel. She is smiling at the camera. The tunnel has a brick floor and a concrete wall. The lighting is warm and orange. The word 'Szczęście' is written in large white letters at the bottom right.

Szczęście

Rower sprawia, że ludzie są szczęśliwsi

Jazda na rowerze utożsamiana jest z radością!

59% rowerzystów kojarzy jazdę na rowerze z radością, a tylko 2% nie lubi jeździć.¹⁰



2%

Rower daje dzieciom wolność

Holenderskie dzieci są najszczęśliwsze na świecie. Rower pozwala im docierać bezpiecznie do różnych miejsc i daje im poczucie wolności.¹¹

Jazda na rowerze poprawia jakość życia

Jazdę na rowerze kojarzy się z wygodą, niezależnością i elastycznością.¹²



Niezależność



Przyjemność



Zawsze na czas



Wygoda



Elastyczność

Miasta walczą z brakiem miejsca. Ciągły wzrost liczby mieszkańców wzmacnia rywalizację o ograniczoną przestrzeń publiczną.

Ponieważ rower zajmuje mniej miejsca niż samochód, zamiana samochodów na rowery uwalnia przestrzeń w mieście na tereny zielone oraz miejsca spotkań.

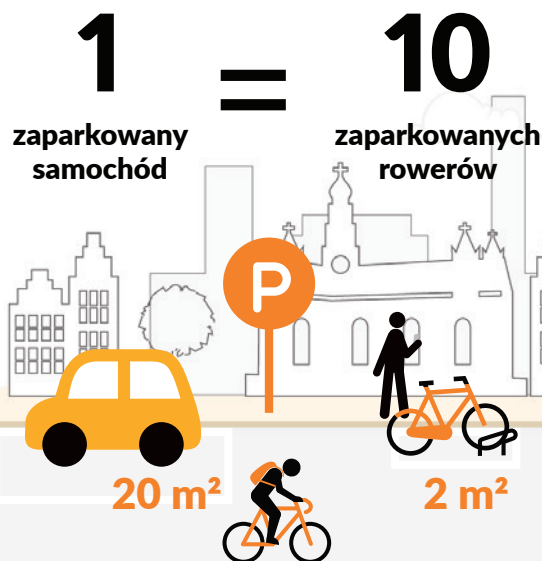


Dostępność

Miasta rowerowe to przyjemne miasta

Rower tworzy przestrzeń publiczną

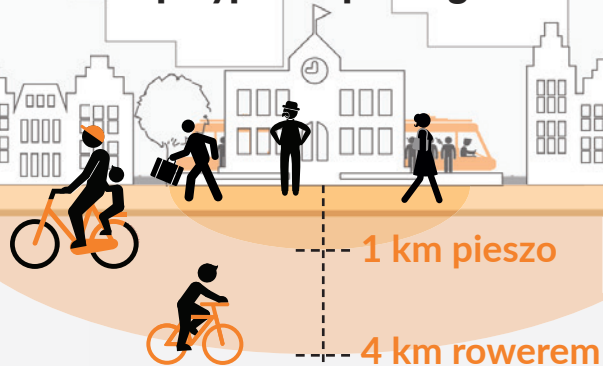
Rowery zajmują mniej miejsca, zarówno podczas jazdy, jak i podczas postoju.¹³



Rower to najprostszy środek komunikacji

Na miejsca położone w środowisku miejskim łatwiej dojechać rowerem lub łącząc rower z transportem publicznym, niż samochodem.¹⁴

Obszar w zasięgu roweru jest większy niż **15x** w przypadku pieszego!



A nawet więcej w przypadku e-roweru

Rower to oszczędność czasu

Nie trzeba szukać miejsca do zaparkowania. W środowisku miejskim rower jest najszybszym środkiem transportu.¹⁴



Dzięki planowaniu uwzględniającemu promocję jazdy na rowerze i chodzenia miasta są bezpieczniejsze dla rowerzystów i pieszych, a także dla wszystkich użytkowników dróg. Statystycznie rowerzyści powodują mniej kolizji ze skutkiem śmiertelnym.



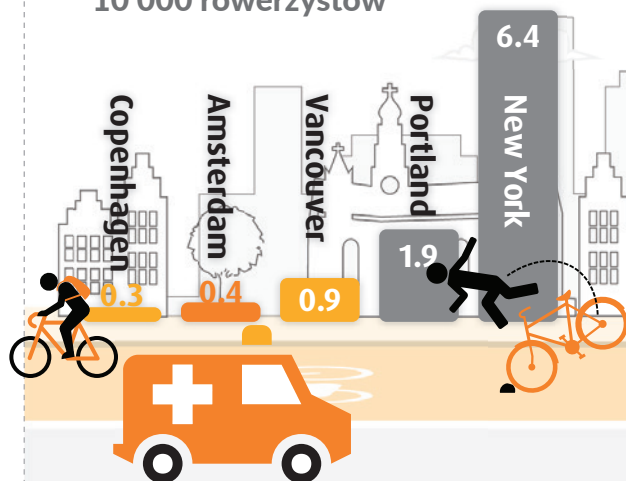
Bezpieczeństwo

Rower to bezpieczniejsze miasta

W rowerowych miastach na drogach ginie mniej rowerzystów

Rowerowe miasta uwzględniają rowery w swej polityce i planowaniu miejskim. Tworzą kulturę rowerową, propagując jazdę na rowerze wśród przyszłych pokoleń. Opracowują bezpieczną infrastrukturę rowerową.¹⁵

Roczna liczba ofiar śmiertelnych na 10 000 rowerzystów



Oddzielanie rowerów od ruchu zmotoryzowanego ogranicza liczbę wypadków

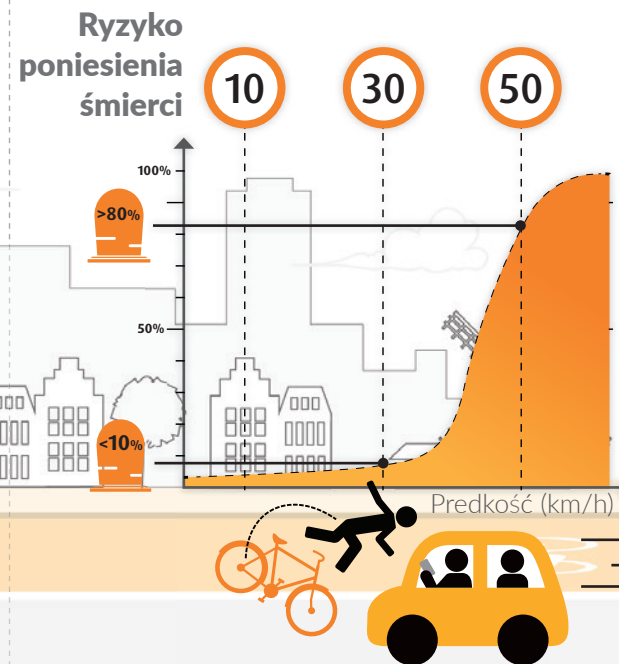
Opracowanie przejrzystego programu bezpieczeństwa drogowego w Holandii pozwoliło zmniejszyć liczbę śmiertelnych wypadków o 1600 w latach 1998–2007.¹⁶

-1.600 ofiar



Niższa prędkość ruchu drogowego to mniej śmiertelnych wypadków

Śmiertelne wypadki są o ok. 75% mniej prawdopodobne przy prędkości 30 km/h niż przy 50 km/h.¹⁷



Rower to demokratyczny środek transportu.

Zwiększa mobilność niezależnie od pochodzenia, wieku, zarobków czy predyspozycji fizycznych. Rower zwiększa partycypację społeczną i jest niedrogim rozwiązaniem komunikacyjnym dla mniej zamożnych.



Równość społeczna



Większa partycypacja społeczna dzięki rowerom

Jazda na rowerze to więcej szans

Jazda rowerem jest tańsza niż samochodem i daje więcej możliwości związanych z zatrudnieniem oraz szerszy wachlarz aktywności do wyboru.¹⁸

Rower pozwala osobom starszym utrzymywać kontakty społeczne

Jazda na rowerze pozwala osobom starszym dłużej utrzymać aktywność społeczną.¹⁹

Jazda na rowerze to więcej kontaktów międzyludzkich

Jazda na rowerze wywołuje nawiązywanie kontaktów z innymi użytkownikami dróg, aby upłynnić ruch i zapobiegać kolizjom. Dlatego postrzegana jest jako aktywność społeczna.²⁰



Jak osiągnąć te cele?

Rower jest odpowiedni dla każdego

Holendrzy nie tylko wypracowali bezpieczną i rozbudowaną sieć ścieżek rowerowych: stworzyli ją tak, by jazda była bezpieczna i odpowiednia dla osób w każdym wieku, niezależnie od umiejętności czy typu roweru. Rower jako środek transportu jest więc dostępny dla każdego.

Traktujmy rowery serio

Holendrzy traktują rower poważnie – jak prawdziwy środek transportu, na równi z samochodem czy transportem publicznym.

Stationweg 1990, Haga (Foto: Jos van Leeuwen)



Polityka transportowa powinna celować w optymalną kombinację środków transportu, której rower jest integralną częścią. Zintegrowana polityka rowerowa musi uwzględniać osprzęt, regulacje i zaangażowanie różnorodnych organizacji. Samo tworzenie osprzętu (budowa infrastruktury, ścieżek rowerowych itd.) nie wystarczy.

Stationweg 2016, Haga (Foto: Frank Jansen)



Trzeba zachęcać do jazdy na rowerze poprzez pracę nad regulacjami (kampanie, równość zapewniona przez kodeks drogowy itd.). Zaangażowanie organizacji (wsparcie budowania potencjału ze strony różnorodnych instytucji) potrzebne jest do szerszego umocnienia strategii.

Największą barierą dla jazdy na rowerze jest bezpieczeństwo

Większe znaczenie niż statystyki ma dla ludzi poczucie bezpieczeństwa. W miejscach, gdzie statystycznie dochodzi do małej liczby wypadków, ludzie nie widzą w rowerze realistycznej opcji komunikacyjnej, jeśli okolica nie wygląda bezpiecznie. Dlatego przepisy i plany przestrzeni powinny tworzyć i propagować bezpieczne środowisko dla rowerzystów. Holendrzy od dawna przedkładają aktywne rozwiązania dotyczące bezpieczeństwa (zapobieganie wypadkom) nad pasywne (łagodzenie skutków wypadków), tworząc infrastrukturę rowerową, a nie zalecając lub nakazując jazdę w kasku lub w odbłaskowych ubraniach.

Groothertoginnelaan 1995, Haga (Foto: Willem Vermeij)



Aby umożliwić ludziom dotarcie w dowolne miejsce, Holendrzy stworzyli rozbudowaną infrastrukturę rowerową dostosowaną do środowiska, dbając o bezpieczeństwo i komfort wszystkich rowerzystów.

„Bezpieczne drogi to nie cel, lecz warunek konieczny!”

Te starania koncentrowały się nie tylko na budowie ścieżek dla rowerów, ale

także na poprawie bezpieczeństwa skrzyżowań poprzez zmianę ich wyglądu lub zamontowanie dodatkowych sygnalizatorów dla rowerzystów, by zmniejszyć kolizyjność z ruchem zmotoryzowanym. Tam, gdzie nie ma miejsca na fizyczne oddzielenie, ruch zmotoryzowany jest spowolniony poprzez zmianę układu ulicy, a także za pomocą znaków. Holenderscy planiści tworzą też obszary, gdzie samochody mogą się poruszać, lecz muszą ustąpić pierwszeństwa rowerzystom oraz pieszym.

Groothertoginnelaan 2016, Haga (Foto Frank Jansen)



Rower a transport publiczny

Rower jest idealnym środkiem transportu na małych dystansach. Jego zasięg rośnie w połączeniu z innymi środkami transportu, zwłaszcza z transportem publicznym (pociągami, tramwajami czy promami). Dlatego trzeba zapewnić łatwe przesiadki z roweru do innych środków transportu (np. ścieżka rowerowa do i od stacji, parkingi rowerowe przy stacjach, ogólnodostępne rowery przy stacjach wysiadkowych). Ważną kwestią jest zapewnienie płynności. Aby rower był sensowną opcją komunikacyjną, rozwój urbanistyczny powinien uwzględniać węzły komunikacji zbiorowej i umożliwiać dochodzenie do stacji pieszo bądź dojeżdżanie rowerem. W Holandii ok. 40% pasażerów kolei dojeżdża rowerem.

Stationsplein station Hollands Spoor 1995, Haga
(Foto: Sjoerd van der Hucht)



Planowanie dla rowerów sprawia, że obszar zamieszkania użytkowników danej stacji jest nawet 15-krotnie większy niż tylko dla pieszych. Taki model rozwija koncepcję zagospodarowania zorientowaną na komunikację w kierunku koncepcji hybrydowej.

Planowanie w gęsto zaludnionych obszarach z uwzględnieniem bliskości

Na gęściej zaludnionych obszarach przesunięcie w kierunku rowerów jest wyraźniejsze niż na wsi. Rower świetnie sprawdza się na małych

Stationsplein station Hollands Spoor 2016, Haga (Foto: Frank Jansen)



dystansach, dlatego jego korzyści znacznie rosną przy planowaniu z uwzględnieniem wzajemnej bliskości miejsc (lokalności mieszkalnych, komercyjnych, usługowych, opieki zdrowotnej itd.). Nie chodzi o wielkie hipermarkety na przedmieściach, dostępne tylko samochodem, ale o wiele mniejszych sklepów położonych bliżej.

Ścieżki rowerowe nie muszą biec obok dróg

Holendrzy nie ograniczają się do budowania ścieżek rowerowych na drogach lub obok

nich. Przykładowo nowe osiedla czasami otrzymują ścieżki rowerowe całkowicie oddzielne od dróg samochodowych, zazwyczaj prowadzące krótszą trasą do ciekawych miejsc (np. z Merenwijk na dworzec główny w Lejdzie, most "Shippersbrug" w Utrechcie). Czasami ruch samochodowy jest przekierowany, by stworzyć bardziej przejrzyste, bezpieczniejsze i szybsze ścieżki rowerowe biegnące przez określone dzielnice. To tzw. przepuszczalność filtrowana.

Ochrona rowerzystów za pomocą prawa

Obok stworzenia infrastruktury zapewniającej bezpieczeństwo rowerzystów, Holandia zmieniła też prawo, aby chronić ich jeszcze bardziej. W przypadku kolizji samochodu i roweru stosowane jest domniemanie winy

Javastraat 2010, Haga (Foto: Claudia van Noord)



kierowcy. Przyjmuje się, że ze względu na wielkość i masę samochodu kierowcy powinni zachować szczególną ostrożność względem innych, bardziej narażonych użytkowników dróg.

Tworzenie programu rowerowego

Rząd wyznacza cele potrzebne do promocji jazdy na rowerze i zwiększenia liczby rowerzystów. Obecny program rowerowy nosi nazwę „Tour de Force 2020”. Jego celem jest zwiększenie liczby kilometrów

pokonywanych na rowerze w latach 2017–2027 o 20%. Aby to osiągnąć, program określa, jakie działania potrzebne są do osiągnięcia celu, a także osoby i instytucje, jakie muszą się zaangażować. Idzie w ślady innych narodowych planów rowerowych, wdrażanych od początku lat 90. Takie plany są integrowane z planami regionalnymi i lokalnymi. Plan narodowy pomaga zapewnić ciągłość i spójność infrastruktury rowerowej, a także przeprowadzić skoordynowaną akcję poprawiającą warunki korzystania z rowerów.

Javastraat 2016, Haga (Foto: Frank Jansen)



Zróbmy to razem!

Nie trzeba na nowo odkrywać koła

Przekształcenie Holandii w kraj rowerzystów wymagało stawienia czoła wielu wyzwaniom. Nie trzeba na nowo odkrywać koła: holenderscy eksperci ds. rowerów, którzy przeprowadzali zmiany w Holandii, chętnie pomogą miastom i regionom na całym świecie, by rower stał się opcją dostępną dla każdego!

Powiedz nam, z jakimi wyzwaniami się mierzysz i pozwól sobie pomóc!

Napisz do nas na info@dutchcycling.nl lub zadzwoń pod numer +31 15 202 6116.



Źródła

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.

Fotografie:

Pierwsza strona: foto: Diga Verde.

Strona 3:

1		2	3
	4		5
6	7	8	9
10	11	12	13

Zdjęcia: 1, 3, 4, 5, 8, 13 by Shirley Agudo

Zdjęcie 2, Maurits Lopes Cardozo

Zdjęcia: 6, 7, 10 & 12, Chris Bruntlett

Zdjęcie 9, Urban Arrow

Zdjęcie 11, WOBS

Strona 6: Foto: Jos van Leeuwen

Strona 7:

1		2	3
	4		5
6	7	8	9
10	11	12	13

Zdjęcia: 1 & 13, Diga Verde Fotografie

Zdjęcia: 2, 3, 4, 5, 7 & 12, Shirley Agudo

Zdjęcia: 6, 8 & 11, Mark Wagenbuur

Zdjęcia: 9 & 10, Chris Bruntlett

Strona 9, by Chris Bruntlett

Strona 11: Goudappel Coffeng

Strona 13: Diga Verde Fotografie

Strona 15: Barbra Verbij Fotografie

Strona 17: Chris Bruntlett

Strona 19: Goudappel Coffeng

Strona 21: Chris Bruntlett

Strona 23: Zdjęcie 1, Jos van Leeuwen,
Zdjęcie 2, Frank Jansen

Strona 24: Zdjęcie 1 by Willem Vermeij
Zdjęcie 2 by Frank Jansen

Strona 25: Zdjęcie 1, Sjoerd van der Hucht
Zdjęcie 2, Frank Jansen

Strona 26: Zdjęcie 1, Claudia van Noord
Zdjęcie 2, Frank Jansen

Strona 27: Shirley Agudo



Członkowie Dutch Cycling Embassy:

8Morgen

3pm

wielernl

AMS
TERDAM
CYCLE
CHIC

Apm
management consultants

ARTGINEERING



Bike
minded
Design Consulting

BOUGH OF BIKES
be moved by nature

Breda
University
OF APPLIED SCIENCES

BYCS



City of Amsterdam

Den Haag

City of Rotterdam



COLOURED
ASPHALT

fietsberaad
CROW

cycledata

DTV
CAPACITY BUILDING

DECISIO
ECONOMIC RESEARCH

DONKEY
REPUBLIC

EBKE

FALCO

Fietsdiensten.nl

Fietsersbond

FOLKERSMA
ROUTING EN RIJLEN

FYNCH
SMART MOBILITY

Geert
Kloppenborg

mobility
consultants
Goudappel
Coffeng

humankind.

i&o
research

JAN KUIPERS
NUNSPEET

JU'IZZ

Leendersloot
mobility connected

LUMIGUIDE
SMART MOBILITY'S SOLUTIONS FOR SMART CITIES

Ministry of Infrastructure
and Water Management

Mobilock

MOBYCON

Movares
consultants & engineers

move
mobility
smart moving cities

nieuw
rotterdam



ProRail

But, kan wel!
www.circulairbouwen.org

provincie
Gelderland

Provincie Noord-Brabant

PROVINCIE UTRECHT

regio
arnhem
nijmegen

Royal
HaskoningDHV
Consulting Engineering & Management

Ring
rij

GoDutchCycling
RVDB Urban Planning / Lighttrail.nl



SOIGNEUR
ACTIVE MOBILITY



STREET
STUFF!

Swapfiets

theurbanfuture
social insights boosting cities

TU Delft

triple
Joy

VelopA
LET'S GO OUTSIDE

VOGUE
BIKE

WHEELY
LIFT

WILLEX

wobs
WARM ON WHEELS

Zwolle

O Dutch Cycling Embassy

Dutch Cycling Embassy to sieć prywatnych firm i organizacji publicznych działających na rzecz zrównoważonej i inkluzywnej mobilności rowerowej. Mamy wszystko, co najlepsze w holenderskim podejściu do rowerów: wiedzę, doświadczenie i ekspertów delegowanych przez prywatne przedsiębiorstwa, organizacje pozarządowe, instytucje badawcze oraz jednostki rządowe i samorządowe.

Chcesz dowiedzieć się czegoś więcej o Dutch Cycling Embassy?

Wejdź na: www.dutchcycling.nl



HOLENDERSKA WIZJA ROWEROWA
