



Dutch Cycling Vision

español

Dutch Cycling Vision

Dutch Cycling Embassy, Octubre 2018

La producción de esta publicación se realizó
con la ayuda de los siguientes colaboradores:

KiM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis

Tour de Force

Goudappel Coffeng

APPM

Fietzersbond

BikeMinded

Loendersloot Groep

WOBS warm on bikes

Diseño gráfico:

Goudappel Coffeng,

Dutch Cycling Embassy

Copyright © 2018 Dutch Cycling Embassy



Ministry of Infrastructure
and Water Management



CONTENIDO

Ciclismo sin fronteras



¿Cómo es que la sociedad holandesa usa tanto la bicicleta?



Beneficios de andar en bicicleta



¿Cómo llegar hasta ahí?

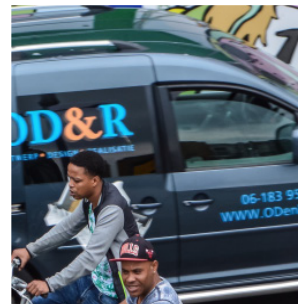


¡Hagámoslo en conjunto!

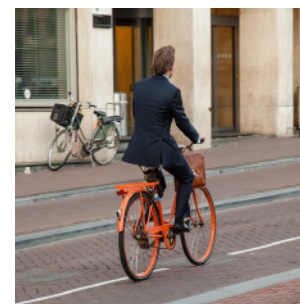


Fuentes





LA SOCIEDAD CICLISTA HOLANDESA



Ciclismo sin fronteras

Holanda es un país de bicicletas. Tenemos una población de alrededor de 17 millones de personas ¡y casi 23 millones de bicicletas! Para distancias cortas – particularmente en ciudades – las bicicletas son una alternativa común al transporte y al automóvil. De hecho, un cuarto del total de viajes en Holanda se realiza en bicicleta. Así que, ¡la bicicleta manda!

Andar en bicicleta tiene muchos beneficios y nos ayuda a alcanzar metas en accesibilidad, habitabilidad, sustentabilidad, y salud. La población mundial seguirá creciendo en los años por venir. Abordar el cambio climático es una preocupación clave, y el papel que juega la bicicleta en esta problemática es cada vez más importante. La buena noticia es que todavía hay metas por alcanzar. Por ejemplo, el gobierno central, de la mano con sus empleados, aspira lograr un cambio modal: transformar 200, 000 viajes realizados en auto, a viajes en bicicleta en los próximos años, por medio de incentivos fiscales para el uso de bicicletas y bicicletas eléctricas.

Tanto los gobiernos locales, como los regionales y el central, están dispuestos a impulsar el ciclismo.

Es por ello, que hemos etiquetado 250 millones de euros para impulsar el uso de la bicicleta y hacerla una opción seria de transporte. Asimismo, nuestro Tour de Force en conjunto con la Agenda de la Bicicleta 2017-2020 están reuniendo al gobierno, al sector privado, a ONGs, y a plataformas de conocimiento para hacer del país uno todavía mucho más amigable con la bicicleta. La agenda se enfoca en la flexibilidad y en una perspectiva más integral, enfatizando el mejoramiento de carreteras ciclistas, y, por ejemplo, proveyendo casilleros y racks en las estaciones de tren, para facilitar el inicio y el final de viajes más largos (la última milla).

Por supuesto, el enfoque ciclista holandés también puede ser aplicado en otros países, para que ciudades y regiones alrededor del mundo se beneficien de este conocimiento. A nuestras/os especialistas de la Dutch Cycling Embassy les entusiasma compartir su conocimiento con todo el mundo. Así que enfrentemos los retos por venir en conjunto, y permitamos a todas las personas disfrutar de los beneficios del ciclismo.

Stientje van Veldhoven
Secretaría de Medioambiente



¿Cómo es que en Holanda se usa tanto la bicicleta?

Una breve historia sobre el uso de la bicicleta en Holanda



El uso de la bicicleta en Holanda no siempre se ha dado por sentado. La sociedad holandesa adoptó de forma temprana la construcción de autopistas. Desde finales de 1950, el auto se convirtió en el principal medio de transporte y el número de autos en las calles se incrementó de forma continua. Las pocas ciclovías que se construyeron en aquellos tiempos no aspiraban a la comodidad de quienes eran ciclistas, sino de moverlas hacia los extremos de la vía para dar más espacio a los coches en las calles.

Entonces, ¿qué ha cambiado para explicar que la mayoría de la gente ve en Holanda un paraíso ciclista en nuestros días? Varios factores se presentaron desde mediados hasta finales de los años 70. El alto número de incidentes viales, particularmente entre infantes, fue razón de escándalo y manifestaciones. La crisis petrolera alertó sobre la gran dependencia social de petróleo y sobre los riesgos que esto conlleva. Como consecuencia, varios movimientos sociales fueron creados y llamados al cambio. Estos movimientos sociales se empoderaron también, respecto a la seguridad en las ciudades y la seguridad ciclista. Sin embargo, no existía ninguna política pública nacional relacionada

con la bicicleta, y existían grandes diferencias entre ciudades.

Como resultado de la presión de la población, las políticas públicas de planificación urbana evolucionaron gradualmente y empezaron a considerar a la bicicleta como parte de la movilidad. La bicicleta cobró importancia en la planeación de las ciudades, lo cual llevó a que se hiciera un esfuerzo por aumentar la densidad urbana y frenar su dispersión. También originó un programa de construcción de infraestructura ciclista.

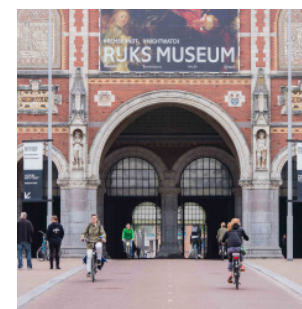
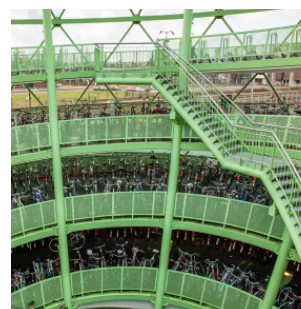
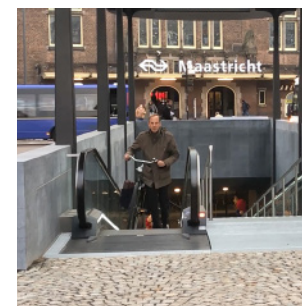
A medida que la infraestructura ciclista fue construida, quienes planificaban las ciudades comenzaron a cambiar su forma de pensar, de considerar la infraestructura de forma segregada, a diseñar redes ciclistas integrales dentro de las ciudades. La ciudad de Delft fue una de las primeras en crear una red integral de ciclovías. Estas iniciativas transformaron a las ciudades en lugares en donde infantes y personas de la tercera edad, ricos y pobres, e incluso la reina, usan la bicicleta. En consecuencia, el número de personas que usan la bicicleta comenzó a incrementarse de nuevo.

Avanzando rápidamente desde entonces, en la década de 1990 se adopta una política nacional ciclista y, actualmente, las redes ciclistas se encuentran en casi cualquier ciudad de Holanda. Esto redujo de manera amplia el

número de ciclistas asesinados en el tráfico. Hoy en día, incluso con una población creciente de entre sesenta y setenta años, todas las personas usan la bicicleta en Holanda. El grupo de mayor edad muestra un incremento en las

distancias cubiertas en bicicleta cada año. Este incremento se debe principalmente, a la combinación del mejoramiento de su condición física y al aumento del uso de bicicletas eléctricas asistidas. Lo que ocurrió en Holanda es especial e inspirador. Pero no es tan especial que no se pueda hacer en cualquier otro lugar.





Beneficios de usar la bicicleta

¿Por qué es beneficioso usar la bicicleta?



A través de los últimos años, ha aumentado la atención mundial hacia el ciclismo. Un número creciente de ciudades están elaborando estrategias para aumentar los niveles ciclistas. Y aunque muchas ciudades establecen metas muy ambiciosas, en muchas ocasiones el progreso es lento y muy localizado. A pesar de estas disparidades, la investigación sobre ciclismo es clara: andar en bicicleta es bueno para las personas y para la sociedad en su totalidad. La gente que usa la bicicleta regularmente vive vidas más largas y saludables. Asimismo, las personas declaran sentirse más felices cuando se transportan en bicicleta que cuando usan cualquier otra forma de transporte.

Con una proporción cada vez mayor de personas que viven y trabajan en ciudades, la bicicleta representa una alternativa práctica a sociedades orientadas al auto, como las que vivimos ahora. Con una infraestructura apropiada y políticas públicas amigables con la bicicleta que permitan seguridad ciclista en las ciudades, es posible reducir y evitar el congestionamiento vial y la utilización del tiempo ahorrado en actividades más significativas. Debido al poco espacio que se requiere para el ciclismo, la bicicleta es una

forma más eficiente de mover a las personas dentro del espacio físico limitado de las ciudades, que por ejemplo, en auto. Pero más allá, debido al incremento en los efectos del cambio climático, el ciclismo nos ayuda a reducir el impacto medioambiental.

El ciclismo también es beneficioso para la economía. Mantener una bicicleta es más barato que mantener un auto, lo cual la hace más equitativa. Los negocios que se encuentran en áreas con mayores niveles ciclistas, tienden a desempeñarse mejor que áreas orientadas al automóvil.

Considerar al ciclismo como un medio de transporte serio, desarrollando políticas amigables con la bicicleta y una infraestructura integral, hace que las ciudades sean más fáciles y seguras para quienes usan la bicicleta. Invertir en ciclismo no sólo beneficia a ciclistas, sino también a otros usuarios de la calle, incluyendo a quienes usan el auto, pues las ciudades se descongestionan y se reduce la contaminación.

Usar la bicicleta es un modo de transporte barato para las personas, pero también para la sociedad en conjunto. El ciclismo requiere de una inversión personal menor que conducir un auto. Cada viaje es gratis y el mantenimiento es mínimo. Cada kilómetro en bicicleta rinde beneficios a la sociedad, mientras que cada kilómetro hecho en auto y transporte público genera costos para la sociedad.



Economía

El ciclismo es beneficioso para la economía

¡Andar en bicicleta cuesta menos!

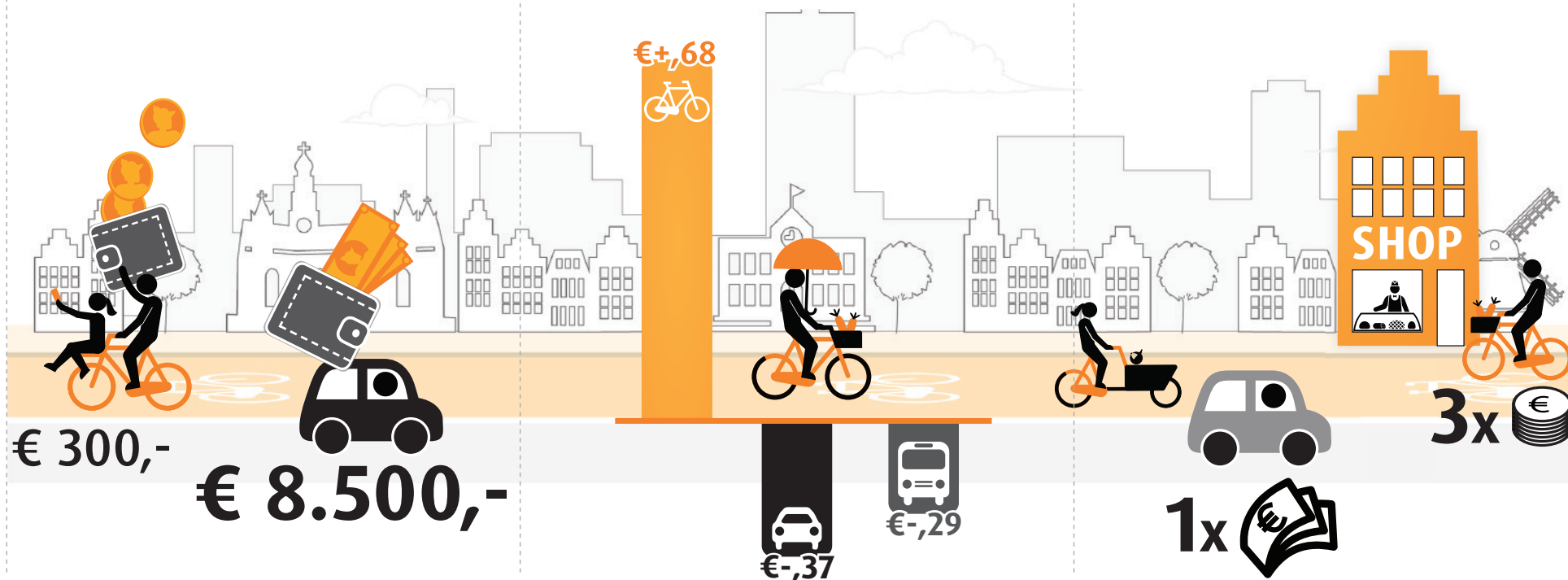
El costo anual de andar en bicicleta es de aproximadamente 300 euros, mientras que el costo anual de utilizar el auto es de aproximadamente 8500 euros.¹

La sociedad se beneficia de cada km urbano recorrido en bicicleta

Un kilómetro en bicicleta representa un beneficio social de 0.68 euros, mientras que los autos y autobuses cuestan a la sociedad 0.37 y 0.29 euros por kilómetro recorrido respectivamente.²

¡Quienes usan la bicicleta gastan más!

Quienes usan la bicicleta compran más de forma local, comparado con quienes usan el auto. Aunque quienes usan la bicicleta gastan menos en cada visita, gastan más en conjunto porque compran más seguido que las personas que manejan autos.³



Usar la bicicleta y caminar son las formas de transporte que menos impactan el medioambiente. Hacer un cambio modal del auto a la bicicleta reduce las emisiones de carbono y mejora la calidad del aire. Usar la bicicleta es bueno para el planeta y para la calidad de vida de las ciudades.

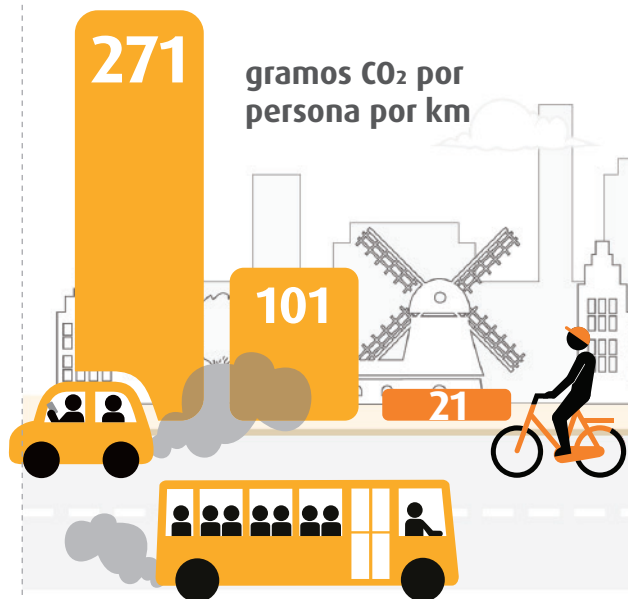
The background of the entire image is a photograph of a city street. On the left, a paved path with yellow directional arrows has two people riding bicycles. A large, leafy tree stands behind them. On the right, a sidewalk leads to an outdoor cafe with wooden tables and benches. A man in a black t-shirt and jeans is walking past the cafe, and several people are seated at the tables. The scene is brightly lit, suggesting daytime.

Medioambiente

El ciclismo es bueno para el planeta y las ciudades

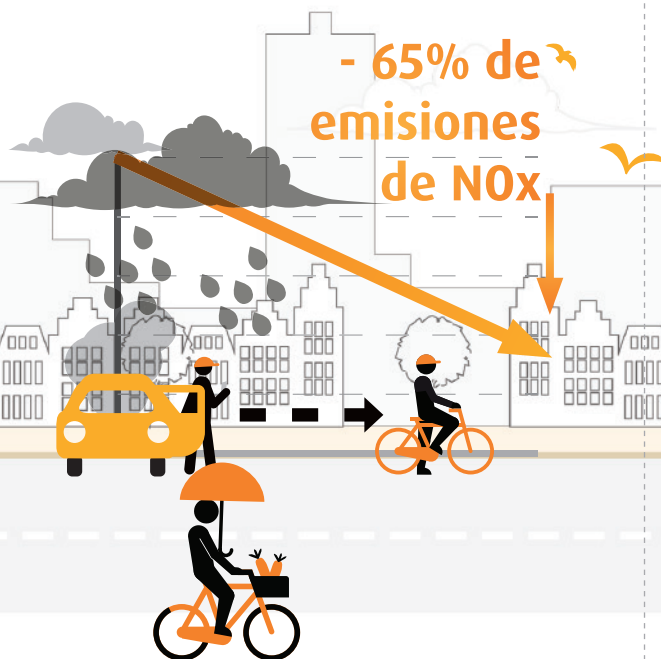
El ciclismo reduce la huella de CO₂

Comparado con los autos y autobuses, el producto del ciclo de vida de una bicicleta genera emisiones mínimas de carbono.⁴



El ciclismo mejora la calidad del aire de forma local

La calidad del aire local mejora drásticamente cuando se cambia del auto a la bicicleta. Cambiar del auto a la bicicleta reduce 65% de NO_x por kilómetro recorrido.⁵



El ciclismo ayuda a mejorar la calidad de los espacios públicos

La calidad del espacio público aumenta al transformar los estacionamientos para autos en ciclovías y parques con áreas verdes, mejorando así el medioambiente local. El ciclismo es silencioso y ayuda a disminuir el ruido del tráfico.⁶



¡El ciclismo es bueno para ti!
Andar en bicicleta es sano,
divertido y un ejercicio de
bajo impacto para todas las
edades. Las empleadas y los
empleados que se transportan en
bicicleta al trabajo tienen menos
posibilidades de ausentarse a
laborar. Andar en bicicleta te
mantiene en buena condición
física por más tiempo y tu
sistema inmunológico más joven.
En conclusión, usar la bicicleta
contribuye a que vivas una vida
más sana.



Salud



El ciclismo conduce a una vida más sana

Usar la bicicleta te mantiene en forma

El ciclismo aumenta tu salud física y prolonga tu expectativa de vida entre 3 y 14 meses. Usar la bicicleta durante 30 minutos diarios cada día es equivalente a los niveles de ejercicio semanales recomendados.⁷



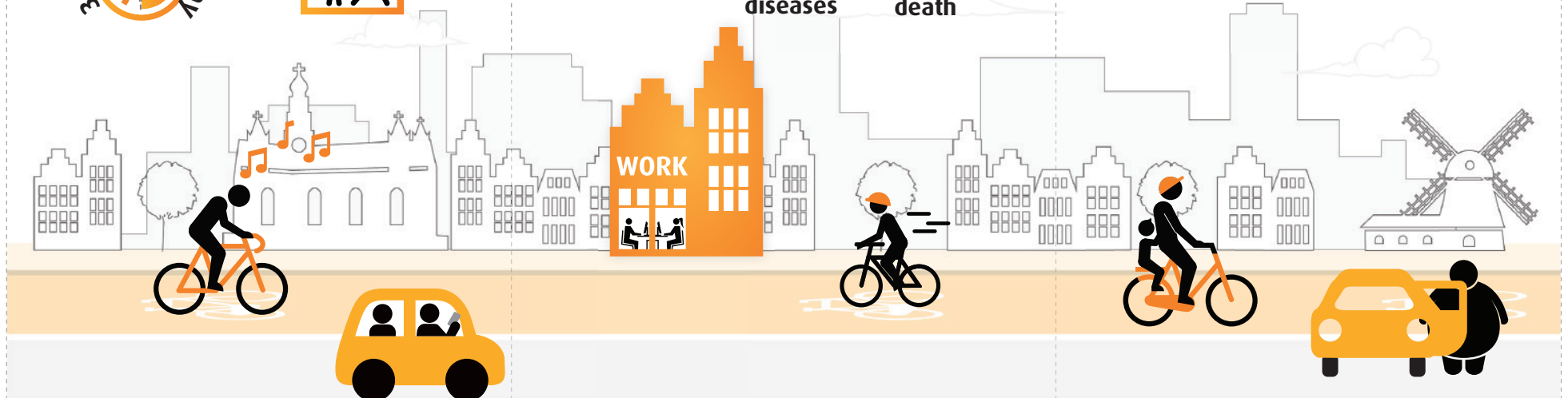
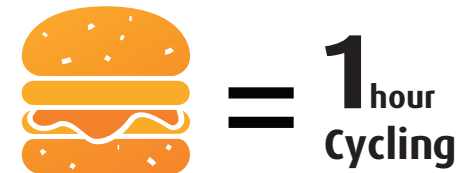
Usar la bicicleta previene enfermedades graves

Ir diario en bicicleta al trabajo reduce el riesgo de enfermedades graves y depresión.⁸



Usar la bicicleta es una forma fácil de quemar calorías

Utilizar la bicicleta es una forma eficiente de prevenir obesidad y reducir el riesgo de diabetes tipo II.⁹



La gente que llega al trabajo en bicicleta asocia el ciclismo con la felicidad. El ciclismo fomenta las interacciones sociales entre los diferentes usuarios de la vía. Mejora la salud mental, el bienestar y ayuda a reducir el estrés.



Felicidad



El ciclismo aumenta la felicidad

¡El ciclismo está asociado con la alegría!

59% de quienes usan la bicicleta asocian el ciclismo con alegría y sólo el 2% no disfrutan del ciclismo.¹⁰



2%

El ciclismo ofrece libertad a las niñas y los niños

En Holanda se disfruta de la infancia más feliz del mundo. El uso de la bicicleta les permite alcanzar sus destinos de forma segura y les da la sensación de libertad.¹¹

El ciclismo mejora la calidad de vida

El ciclismo está asociado con conveniencia, independencia y flexibilidad.¹²



Independencia



Disfrutable



Siempre a tiempo



Conveniente



Flexible

Las ciudades tienen problemas de espacio. Mientras el número de residentes aumenta continuamente, hay una creciente competencia por el espacio público que es limitado. Dado que las bicicletas ocupan menos espacio que los autos, reemplazar autos por bicicletas libera espacio en tus ciudades, creando más oportunidades para espacios verdes y el encuentro de personas.



Accesibilidad

Las ciudades ciclistas son ciudades placenteras

El ciclismo crea espacio público

Las bicicletas ocupan menos espacio que los autos, tanto al manejar como en la cantidad de espacio que necesitan para estacionarse.¹³

1 auto estacionado = **10** bicicletas estacionadas



Usar la bicicleta es el medio de transporte más fácil

Dentro del entorno urbano, los lugares son más fáciles de acceder en bicicleta o combinando la bicicleta y el transporte público, que utilizando el automóvil.¹⁴

En bicicleta, el área de servicios es **15x** más amplia que caminando!

El ciclismo te ahorra tiempo

No hay necesidad de buscar por un lugar de estacionamiento. Dentro del entorno urbano, la bicicleta es el medio de transporte más rápido.¹⁴



Planear para la promoción de la bicicleta y los viajes a pie crea ciudades más seguras para ciclistas y peatones, pero también para demás usuarios de la calle. Estadísticamente, quienes usan la bicicleta tienen menos posibilidades de provocar colisiones mortales.



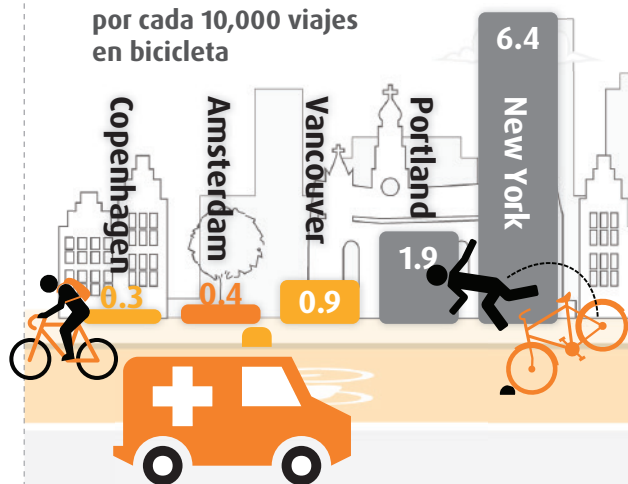
Seguridad

Usar la bicicleta conduce a ciudades más seguras

Las ciudades ciclistas tienen menos incidentes entre ciclistas

Las ciudades ciclistas adoptan el ciclismo en sus políticas públicas y en su planeación urbana. Crean una cultura ciclista enseñando a las futuras generaciones cómo utilizar la bicicleta. Las ciudades ciclistas desarrollan infraestructura ciclista segura.¹⁵

Fatalidades anuales por cada 10,000 viajes en bicicleta



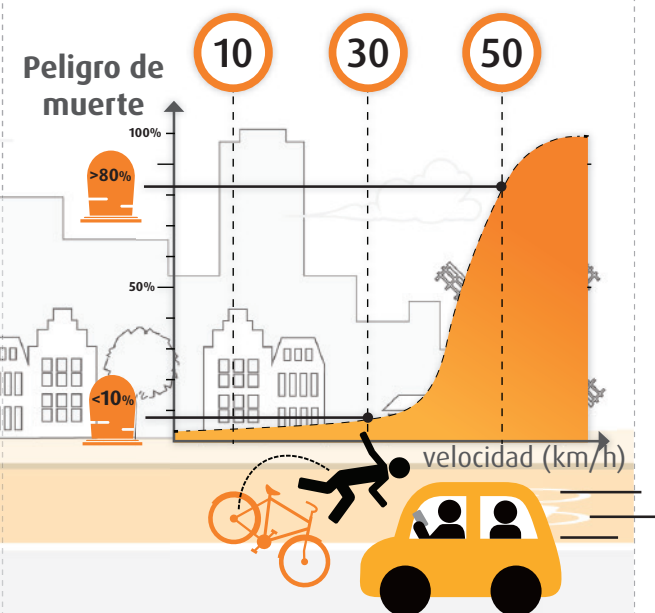
Separar a ciclistas del tráfico motorizado resulta en menos incidentes viales

Desarrollar un programa de seguridad vial claro redujo 1600 incidentes de tránsito entre 1998-2007 en Holanda.¹⁶



La reducción de velocidades viales resulta en la reducción de incidentes mortales

La probabilidad de un incidente mortal en velocidades de 30km/h es aproximadamente 75% menor que a 50km/h.¹⁷



El ciclismo es una forma de transporte democrática. Ofrece mayor movilidad a casi cualquiera, independientemente de su origen, edad, ingresos y habilidad física. La bicicleta aumenta la participación social y es una solución económica para la carencia de transporte.



Equidad social



Usar la bicicleta aumenta la participación social

El ciclismo permite a la gente el acceso a más oportunidades

Usar la bicicleta es más asequible que manejar un auto y permite a la gente tener acceso a una mayor cantidad de opciones laborales y actividades.¹⁸

El ciclismo mantiene a las personas mayores socialmente conectadas

El uso de la bicicleta permite a las adultas y los adultos mayores mantener sus actividades sociales por más tiempo.¹⁹

Usar la bicicleta aumenta la interacción social

El ciclismo requiere de la interacción social con los demás usuarios de la calle, para poder mediar la circulación y prevenir las colisiones viales. Como resultado, el ciclismo es experimentado como una actividad social.²⁰



¿Cómo llegar hasta ahí?

Ciclismo para todas y todos

La sociedad holandesa no sólo ha creado una red ciclista segura y extensa. Diseñaron esta red para hacer el ciclismo cómodo y seguro para personas de todas edades, habilidades y para diferentes tipos de bicicletas. Es así que el ciclismo como un modo de transporte se ha vuelto accesible para todos.

Considerar el ciclismo seriamente

La sociedad holandesa toma seriamente el ciclismo, al considerarlo como una verdadera forma de transporte, al mismo nivel que el auto o el transporte público.

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



Las políticas públicas deberían aspirar a una mezcla óptima en los medios de transporte y de la cual la bicicleta es parte integral.

Una política ciclista integral está formada por el hardware, software y orgware. De tal forma, resulta insuficiente enfocarse sólo en construir el hardware (por

ejemplo: desarrollo de infraestructura, ciclovías). También necesitamos atraer a las y los ciclistas trabajando en el software (haciendo campañas, regulando la equidad vial, etc). Y el orgware (capacidad institucional de los diferentes actores) que es también necesario para reforzar la estrategia de una forma más amplia.

Stationweg 2016, Den Haag (Foto: Frank Jansen)



La principal barrera para el uso de la bicicleta es la seguridad

La gente se influencia más por la seguridad percibida, que por las estadísticas de seguridad oficiales. En los lugares en donde las probabilidades de un incidente son menores, la gente no considerará utilizar la bicicleta si las condiciones físicas del medio les parecen peligrosas. De tal forma, las políticas y el diseño deben crear y promover un ambiente seguro que invite al uso de la bicicleta. En Holanda se ha preferido la promoción de seguridad activa (prevención de incidentes), que de seguridad pasiva (mitigación de los accidentes); a través de la creación de infraestructura ciclista, en vez de recomendar o imponer el uso del casco o de ropa reflejante.

Groothertoginnelaan 1995, Den Haag (Foto: Willem Vermeij)



Para facilitar que la gente llegue a sus destinos, la sociedad holandesa ha construido una red de infraestructura ciclista que se adapta al medio y asegura la seguridad y el comfort ciclista.

“¡La seguridad vial no es una meta, es una condición previa para el ciclismo!”

Todo el esfuerzo está enfocado no sólo en la construcción de ciclovías, sino también en la creación de intersecciones más

seguras, la modificación de los diseños o el aumento de luces para quienes usan la bicicleta, lo cual ha reducido las posibilidades de conflictos con el tráfico vehicular. Cuando el espacio físico es muy reducido para segregar, el tráfico vehicular se ralentiza a través del diseño de calles y la señalización. Quienes planifican en Holanda crean áreas en donde los autos pueden entrar, pero en donde sólo son invitados y ciclistas y peatones mantienen la prioridad.

Groothertoginnelaan 2016, Den Haag (Foto: Frank Jansen)



Ciclismo y transporte público

La bicicleta es la mejor forma de transporte para distancias cortas. Su alcance aumenta cuando se combina con otros medios de transporte, especialmente el transporte público. Por ello se vuelve tan importante asegurar una transición fácil entre la bicicleta y los demás modos de transporte. Estamos hablando de la movilidad en cadena. Para hacer del ciclismo una opción de transporte, el desarrollo urbano tendría que estar orientado en torno a los nodos de transporte público, para que la gente pueda caminar o andar en bicicleta de una estación a otra. En Holanda, alrededor del 40% de quienes usan el tren, llegan en bicicleta. Planear para la bicicleta aumenta el área de captación de las estaciones hasta 15 veces, más que cuando

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



sólo se considera la caminata. Este modelo expande el concepto: Desarrollo Orientado al Transporte, al concepto de Desarrollo Híbrido Orientado al Transporte.

Planificar para la densidad y la proximidad

En colonias densas, el cambio modal ciclista es mucho mayor que en zonas más rurales. La bicicleta es un buen modo de transporte para distancias cortas, es por ello que sus beneficios aumentan exponen-

cialmente, cuando las áreas urbanas son diseñadas pensando en la proximidad entre diferentes usos de suelo (residenciales, comerciales, servicios de salud, comercios...). Se deben evitar grandes supermercados en los límites de las ciudades, a donde sólo se puede llegar en auto, motivando la dispersión de tiendas locales a distancias ciclistas.

Las ciclovías no tienen que estar a lo largo de las banquetas

En Holanda no se limitan a construir ci-

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



clovías en, o a lo largo de las calles. Al planificar nuevos vecindarios, por ejemplo, a veces quienes planifican, crean ciclovías completamente aisladas de las calles para automóviles. Regularmente, estas ciclovías ofrecen rutas diferentes con destinos más interesantes (por ejemplo, Leiden Merenwijk a la estación de Leiden, Schippersburg en Utrecht). En algunas ocasiones esto es realizado desviando el tráfico hacia otras vías, para crear caminos más simples, seguros y rápidos para quienes usan la bicicleta a través de las colonias. A esto se le llama 'permeabilidad filtrada'.

Legislaciones que protegen a ciclistas

Para complementar la construcción de infraestructura segura para el ciclismo, Holanda también cambió sus leyes para

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



aumentar la protección a ciclistas. En el caso de un incidente entre un automóvil y una bicicleta, quien usa el auto siempre es responsable. Se considera que debido a su tamaño y poder, quienes utilizan el auto deben prestar mayor atención a las demás personas que usan la calle y que son más vulnerables.

Crear una agenda ciclista

El gobierno establece objetivos para promover y aumentar los niveles ciclistas. La

Javastraat 2016, Den Haag (Foto: Frank Jansen)



agenda ciclista actual se llama "Tour de Force 2020". El objetivo de este plan es aumentar el número de kilómetros recorridos en bicicleta en el periodo 2017-2027 en un 20%. Para lograrlo, la agenda define las diferentes acciones necesarias para alcanzar los objetivos, así como los diversos actores necesarios. Este plan sigue otros planes ciclistas nacionales desde 1990. Después, estos planes son integrados en los programas locales y regionales. El plan nacional ayuda a crear continuidad y consistencia de la infraestructura ciclista y a coordinar acciones para el mejoramiento ciclista.

¡Hagámoslo en conjunto!

No es necesario reinventar la rueda

Transformar Holanda en una nación ciclista requirió superar numerosos retos. No es necesario reinventar la rueda: las personas especialistas en bicicleta que lograron el cambio en Holanda, están más que felices en ayudar a otras ciudades y regiones alrededor del mundo para hacer del ciclismo una opción para todas y todos.

La Dutch Cycling Embassy te pueda ayudar, conectándote con personas expertas para lograr lugares ciclistas amigables.

Haznos saber cuáles son los retos que enfrentas y déjanos ayudarte!

Contáctanos a través de info@dutchcycling.nl o llámanos al: +31 15 202 6116.



Fuentes

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.

Fotografías:

Portada: Diga Verde Fotografie

Página 3:



Fotos 1, 3, 4, 5, 8, 13: Shirley Agudo

Foto 2: Maurits Lopes Cardozo

Fotos 6, 7, 10, 12: Chris Bruntlett

Foto 9: Urban Arrow

Foto 11: WOBS

Página 6: Jos van Leeuwen

Página 7:



Fotos 1, 13: Diga Verde Fotografie

Fotos 2, 3, 4, 5, 7, 12: Shirley Agudo

Fotos 6, 8, 11: Mark Wagenbuur

Fotos 9, 10: Chris Bruntlett

Página 9: Chris Bruntlett

Página 11: Goudappel Coffeng

Página 13: Diga Verde Fotografie

Página 15: Barbra Verbij Fotografie

Página 17: Chris Bruntlett

Página 19: Goudappel Coffeng

Página 21: Chris Bruntlett

Página 23: Foto 1: Jos van Leeuwen,
Foto 2: Frank Jansen

Página 24: Foto 1: Willem Vermeij
Foto 2: Frank Jansen

Página 25: Foto 1: Sjoerd van der Hucht
Foto 2: Frank Jansen

Página 26: Foto 1: Claudia van Noord
Foto 2: Frank Jansen

Página 27: Shirley Agudo



Miembros de la Dutch Cycling Embassy:

&Morgen

3pm

wieler.nl

AMS
TERDAM
CYCLE
CHIC

Appt
management consultants

ARTGINEERING



Bike
minded
Design Consulting

BOUGH & BIKES
be moved by nature

Breda
University
OF APPLIED SCIENCES

BYCS

cargoroo

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

Fietsdiensten.nl

Fietsersbond

FOLKERSMA
WATER & LAND

FYNCH

Geert
Kloppenburger

Goudappel
Coffeng

humankind

i&o
research

JAN KUIPERS
NUNSPEET

JU'IZZ

Leendersloot
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
eterd



ProRail

www.circulairbouwen.org

provincie
Gelderland

Provincie Noord-Brabant

PROVINCIE UTRECHT

regio arnhem
nijmegen

Royal
HaskoningDHV
Consultancy Engineering & Management

Ring
Guy

GoDutchCycling
RVDB Urban Planning / Lighttrail.nl



SOIGNEUR
ACTIVE MOBILITY

fiets

STREET
STUFF!

Swapfiets

theurbanfuture

TU Delft

triple
Joy

VelopA
LET'S GO OUTSIDE

VOGUE
BIKE

WHEELY
LIFT

WILLEX

wobs
WARM ON BIKES

Zwolle

Sobre la Dutch Cycling Embassy

La Dutch Cycling Embassy es una red publico-privada para la sustentabilidad ciclista y la movilidad inclusiva.

Representamos a lo mejor del ciclismo holandés: conocimiento, experiencia y especialistas a través de compañías, ONGs, institutos de investigación, gobiernos nacionales y locales.

¿Te gustaría saber más sobre la Dutch Cycling Embassy?

Visita: www.dutchcycling.nl



Dutch Cycling Vision
