ThinkBig - ThinkBike

Dutch Cycling Vision

FRANCAIS

Un livre contentant la vision néérlandaise du cyclisme de la Dutch Cycling Embassy

Photo: Dutch Cycling Embassy

DUTCH CYCLING EMBASSY

CYCLING FOR EVERYONE.

Colophon

Photo: Dutch Cycling Embassy

Dutch Cycling Vision

Copyright © 2023 Dutch Cycling Embassy

Graphic design:
Sophia Hanneman, Dutch Cycling Embassy

Dutch Cycling Embassy
Address: Nicolaas Beetsstraat 2A
3511 HE – Utrecht
Telephone: +31 (0)15 202 6116

www.dutchcycling.nl
info@dutchcycling.nl
Twitter: @cycling_embassy
Facebook: @dutchcyclingembassy
Instagram: @cycling_embassy
Linkedin: Dutch Cycling Embassy

Contenu

Photo: Dutch Cycling Embassy

01. Le cyclisme sans frontières — 3

02. Le vélo aux Pays-Bas — 4

03. Les avantages du vélo — 5

04. Comment y arriver ? — 20

05. Un projet collaboratif — 23

06. Sources — 24

01.

Le cyclisme sans frontières

Pendant que les rues se vidaient et que les villes du monde entier se fermaient soudainement en mars 2020, le vélo est vite devenu un outil essentiel dans la lutte contre le COVID-19. Dans l'Union européenne, 2 600 kilomètres et €1,7 milliard de mesures temporaires en faveur du vélo ont été mis en place en deux ans seulement. Ces infrastructures "pop-up" avaient deux objectifs : 1) créer des espaces pour améliorer la santé physique, sociale et mentale ; et 2) compenser la perte de capacité et d'attractivité des systèmes de transport en commun.

À la surprise de certains, les Pays-Bas n'ont pas connu la même panique pour réaffecter l'espace routier non-utilisé pendant la pandémie. Pour expliquer cette inaction, les historiens évoquent une période de six semaines en 1973, lorsque nous avons connu une crise similaire à celle de 2020 : l'embargo pétrolier de l'OPEP. Depuis ce temps, nous avons passé des décennies à construire 37 000 kilomètres de pistes cyclables séparées et 55 000 kilomètres de rues à circulation réduite et, de plusieurs façons, nous étions parfaitement préparés à surmonter cette crise.

Cinquante ans après ce tournant historique, les Pays-Bas sont connus pour être le seul pays au monde à compter plus de vélos que d'habitants (23 millions de vélos contre 17 millions d'habitants). Le nombre de kilomètres parcourus à vélo est encore plus impressionnant : 17,6 milliards. Cela représente plus de 1 000 kilomètres par habitant et par an !

Mais tout comme des poissons qui n'ont que connu la mer, la grande majorité des Néerlandais n'ont aucune idée de la manière remarquable dont leurs villes ont été construites pour les rendre moins dangereux, plus inclusives et plus agréables pour tout le monde. L'infrastructure cyclable augmente l'autonomie et la liberté des enfants, améliore la sociabilité et la confiance entre citoyens, crée des espaces plus équitables du point de vue du genre, de l'âge et des capacités. Cela améliore aussi l'accès aux opportunités pour tous les citoyens et, finalement, crée des villes plus résistantes aux crises du présent et de l'avenir.

Photo: Dutch Cycling Embassy

Le défi actuel, que l'ambassade néerlandaise du cyclisme a relevé, est d'aider les villes du monde entier à atteindre le même niveau de "fietsgeluk" qu'aux Pays-Bas. Les crises convergentes du climat, de la santé et de la sécurité, accroissent l'urgence d'augmenter le nombre de cyclistes et de réduire le nombre de voitures dans les zones urbaines. La pandémie a montré que cela pouvait se faire rapidement et à moindre coût, et que le monde était prêt pour une révolution à deux roues. C'est avec grand plaisir que je vous propose cette vision du cyclisme néerlandais. Je suis sûr qu'elle vous inspirera !

Vivianne Heijnen
Minister de l'environnement

02.

Le vélo aux Pays-Bas

Aux Pays-Bas, la pratique du vélo n'a pas toujours été omniprésente. Les Néerlandais ont été entre les premiers à construire des autoroutes. À partir de la fin des années 1950, la voiture est devenue le mode de transport dominant et le nombre de voitures en circulation n'a cessé d'augmenter. Les quelques pistes cyclables construites à l'époque n'avaient pas pour but d'apporter du confort aux cyclistes, mais de les déplacer pour faire plus de place pour les voitures sur les routes.

Qu'est-ce qui a changé pour qu'aujourd'hui les Pays-Bas sont considérés comme un paradis de vélo ? Plusieurs circonstances se sont produites en même temps entre le milieu et la fin des années 70. Le nombre élevé d'accidents de route, en particulier parmi les enfants, a été l'une des raisons de l'indignation publique et des manifestations.

La crise pétrolière a fait prendre conscience au public de la forte dépendance de la société du pétrole et des risques qui viennent de cela. En conséquence, plusieurs mouvements populaires ont été créés et ont appelé au changement. Ces mouvements se sont également renforcés dans leur quête de villes et de cyclisme moins dangereux ; cependant, il n'existait pas encore de règlement nationale pour le cyclisme et les différences entre les villes étaient considérables.

Sous la pression de l'opinion publique, les politiques d'urbanisme ont progressivement évolué et commencé à considérer le vélo comme une partie de la mobilité.

Le vélo a repris de l'importance dans la planification urbaine, ce qui a conduit à un effort pour augmenter la densité du développement urbain et contenir l'étalement urbain. Cette pression du public a également conduit à un programme de construction d'infrastructures cyclables.

Au fur et à mesure de la construction d'infrastructures pour les cyclistes, les urbanistes ont commencé à passer d'une réflexion sur l'infrastructure en lui-même à la conception de réseaux complets de pistes cyclables en ville. La ville de Delft a été l'une des premières à créer un réseau complet de pistes cyclables. Ces initiatives ont transformé les villes en lieux où les enfants et les personnes âgées, les riches et les pauvres, et même la reine, se déplaçaient à vélo. Par conséquent, le nombre de cyclistes a recommencé à augmenter. À partir de là, une politique nationale du vélo a été adoptée dans les années 1990 et des réseaux cyclables sont aujourd'hui présents dans presque toutes les villes des Pays-Bas. Cela a permis de réduire considérablement le nombre de cyclistes tués dans la circulation. Maintenant, même avec une population croissante de sexagénaires et de septuagénaires, tout le monde fait du vélo aux Pays-Bas. La distance parcourue à vélo par ce groupe d'âge élevé augmente chaque année. Ce changement est principalement due à la combinaison d'une amélioration de la condition physique de ce groupe d'âge et de l'utilisation croissante de vélos à assistance électrique. Ce qui s'est passé aux Pays-Bas est particulier et abouti, mais ce n'est pas si inhabituel qu'on ne puisse le faire ailleurs.

DUTCH CYCLING EMBASSY

Image source: Nationaal Archief

03.
Les avantages du vélo

Ces dernières années, le vélo attire de plus en plus d'attention mondialement. Le nombre de villes qui développent des stratégies pour augmenter le nombre de cyclistes ne fait que grandir. Bien que beaucoup se fixent des objectifs ambitieux, les progrès sont souvent lents et sur une échelle locale. Malgré ces disparités, les recherches sont claires : le vélo est bon pour les individus et la société dans son ensemble. Les personnes qui pratiquent régulièrement le vélo vivent plus longtemps et en meilleure santé. Les gens disent également se sentir plus heureux lorsqu'ils se déplacent à vélo qu'avec aucun autre moyen de transport.

Avec plus de personnes vivant et travaillant dans les villes, la bicyclette représente une alternative pratique aux sociétés actuelles axées sur la voiture dans lesquelles nous vivons. Avec des infrastructures et des politiques appropriées pour rendre le vélo attrayant, il est possible de réduire et d'éviter les embouteillages et de consacrer ce temps gagné à d'autres activités. En raison du peu d'espace occupé, la bicyclette est un moyen plus efficace que la voiture, par exemple, pour déplacer des personnes dans un environnement urbain restreint. De plus, alors que les effets du changement climatique augmentent, le vélo nous aide à réduire notre impact sur l'environnement.

Le vélo est aussi bénéfique pour l'économie. L'achat et l'entretien d'un vélo coûtent moins cher que ceux d'un véhicule à moteur, ce qui le rend également plus équitable. En générale, les magasins situées dans des zones où le nombre de cyclistes est plus élevé ont tendance à obtenir de meilleurs résultats que ceux dans les zones plus orientées vers la voiture. Prendre le vélo au sérieux, par exemple en développant des politiques favorables aux cyclistes et des infrastructures complètes, rend le cyclisme plus facile et moins dangereuse. Investir dans les cyclistes, mais aussi dans les autres usagers de la route, y compris les automobilistes, est bénéfique pour les villes, qui deviennent, en conséquent, moins encombrées et polluées.

L'economie

Le vélo est un mode de transport peu coûteux pour les individus et la société. Le vélo nécessite un investissement individuel moins important que la conduite d'une voiture, ce qui le rend plus abordable. Chaque kilomètre parcouru à vélo apporte un bénéfice à la société, alors que chaque kilomètre parcouru en voiture ou en transport public génère un coût pour la société.

Photo: Dutch Cycling Embassy

Le vélo est bénéfique pour l'économie

Rouler à vélo coûte moins cher

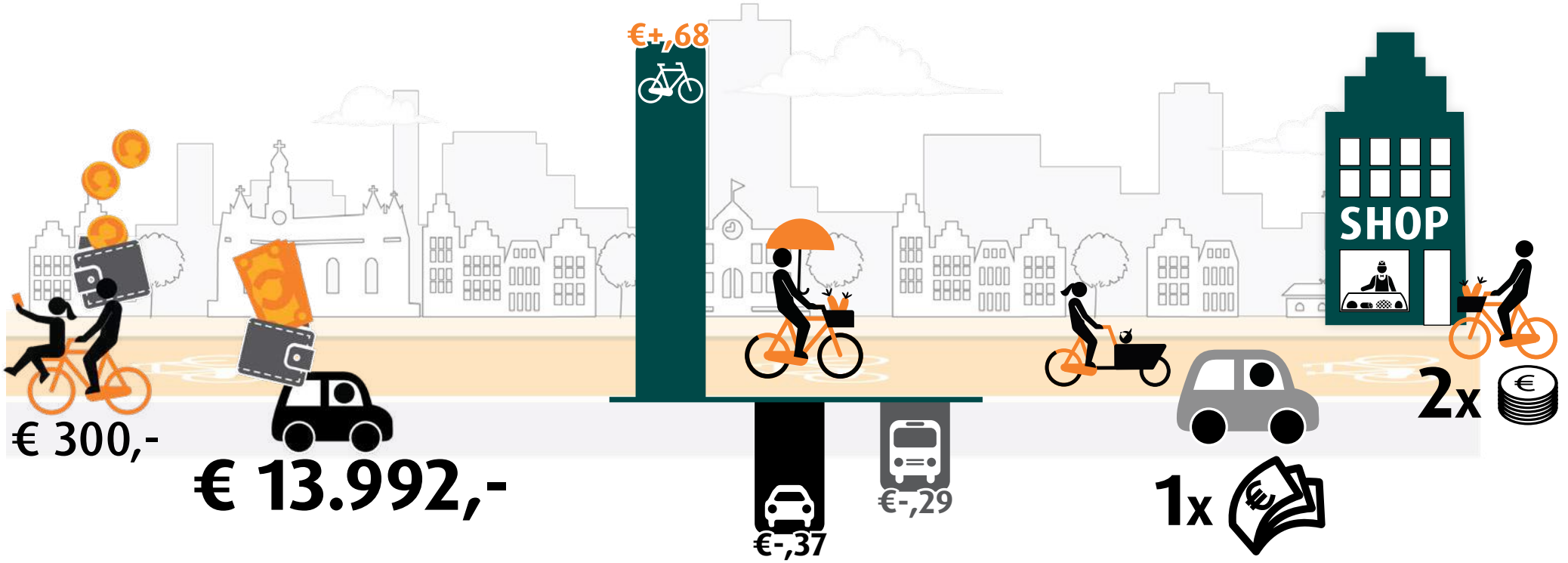
Le coût annuel de l'utilisation d'un vélo est d'environ 300 euros, tandis que le coût annuel de la conduite d'une voiture est d'environ €13,992 euros.[1]

La société bénéficie de chaque kilomètre parcouru à vélo

Un kilomètre parcouru à vélo génère un bénéfice social de 0,68 euro, alors que les voitures et les bus coûtent respectivement à la société 0,37 et 0,29 euro par kilomètre parcouru.[2]

Les cyclistes dépensent plus

Les cyclistes font leurs achats plus localement, plus fréquemment et sont plus fidèles que les automobilistes. Bien que les cyclistes dépensent en moyenne moins par visite, ils dépensent plus au total car ils se rendent généralement plus souvent dans les magasins que les automobilistes.[3]



L'Environnement

Le vélo et la marche sont les moyens de transport qui ont le moins d'impact sur l'environnement. Le passage de la voiture au vélo réduit les émissions de carbone et améliore la qualité de l'air. Se déplacer à vélo est bon pour la planète et pour la qualité de vie dans les villes, augmentant la résilience de ces deux.

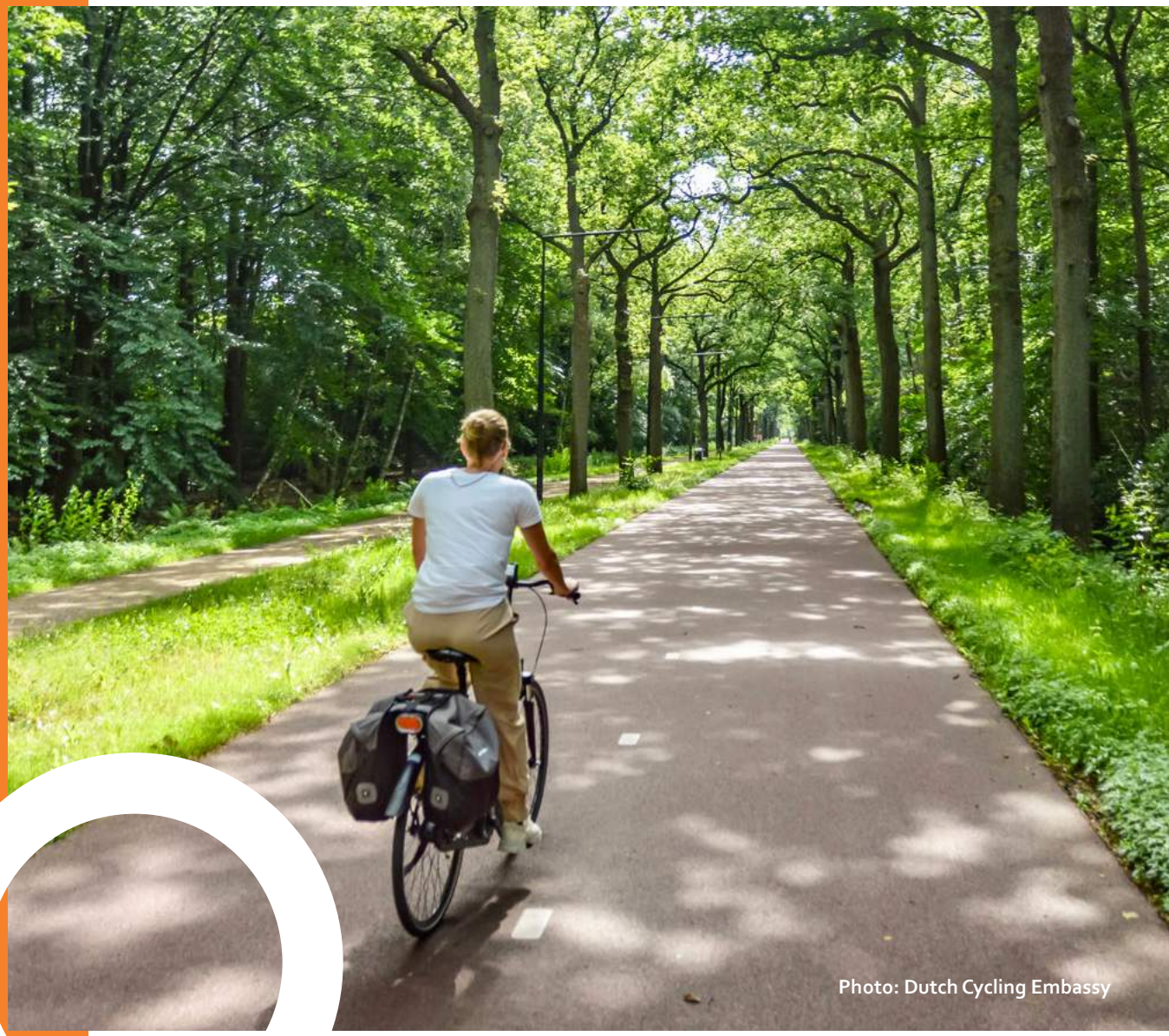


Photo: Dutch Cycling Embassy

Le vélo est bon pour notre planète et nos villes

Le vélo réduit les émissions de carbone

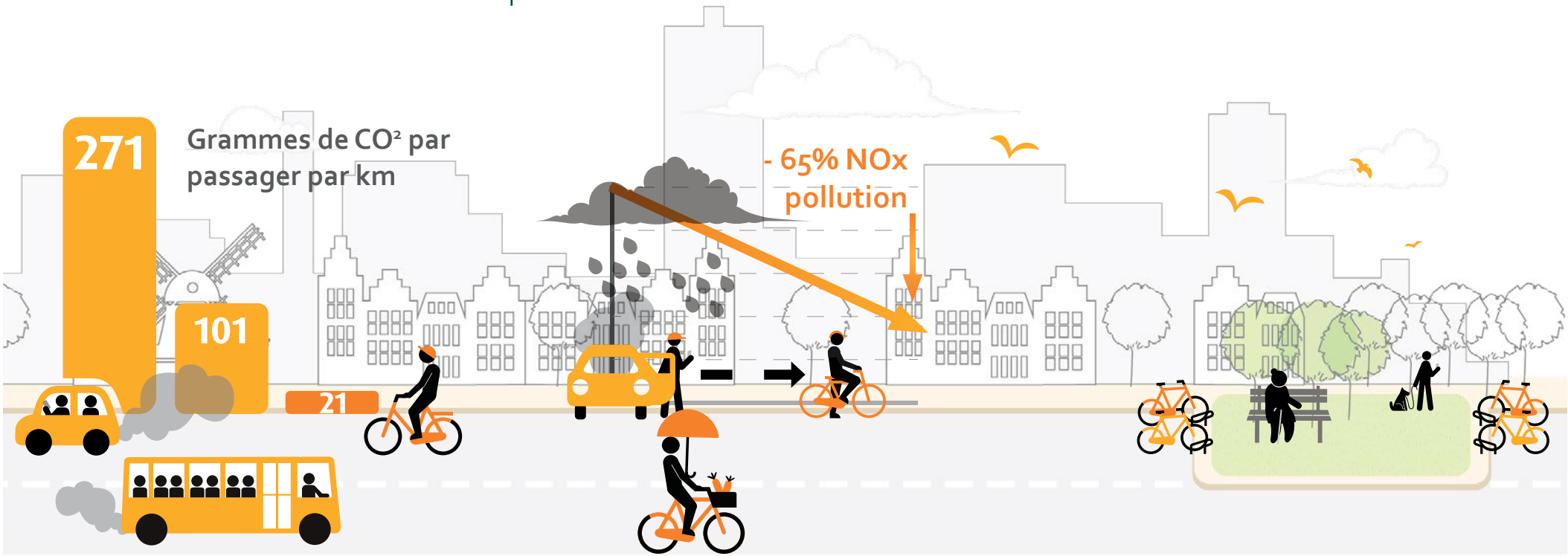
Par rapport aux voitures et aux bus, le cycle de vie d'un vélo génère peu d'émissions de carbone.[4]

Le cyclisme améliore la qualité de l'air

La qualité de l'air local s'améliore considérablement lorsqu'on passe de la voiture au vélo. Le passage de la voiture au vélo réduit la pollution d'oxydes d'azote par kilomètre parcouru par 65 pourcent.[5]

Le vélo améliore la qualité des espaces publics

L'espace public grandit en transformant les parkings de voiture en pistes cyclables et en aires de jeux avec des espaces verts pour améliorer l'environnement local. Le vélo est silencieux et contribue à réduire le bruit de la



Santé

Le vélo, c'est bon pour la santé ! Le cyclisme est une forme d'activité physique saine, agréable et à faible impact pour tous les âges et capacités. Les employés qui se rendent au travail à vélo sont moins susceptibles de se faire porter pâle. Le vélo permet de rester en forme plus longtemps et de renforcer le système immunitaire. Non seulement est-ce bénéfique pour la santé physique, mais le cyclisme peut aussi faire des merveilles pour la santé mentale. Quelles que soient les conditions, les gens font du vélo avec d'autres pour se rendre à diverses destinations. Donc, cela permet une mobilité sociale. En conclusion, le vélo contribue à un mode de vie sain.

Photo: Dutch Cycling Embassy

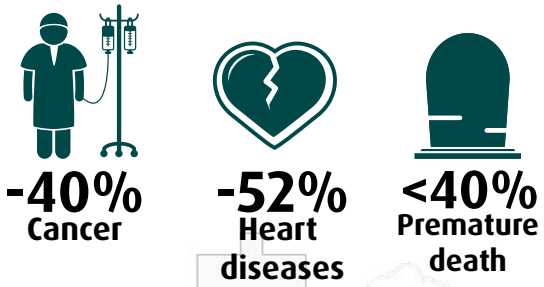
Le cyclisme mène à une vie plus saine

Le cyclisme entretient la forme

La pratique régulière du vélo améliore la condition physique et prolonge l'espérance de vie de 3 à 14 mois. Faire du vélo 30 minutes par jour correspond au niveau d'activité physique hebdomadaire recommandé.[7]

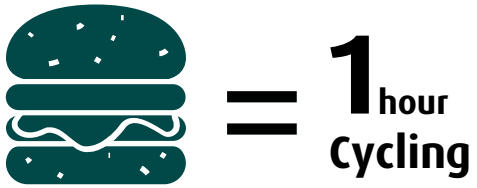
Le vélo prévient les maladies graves

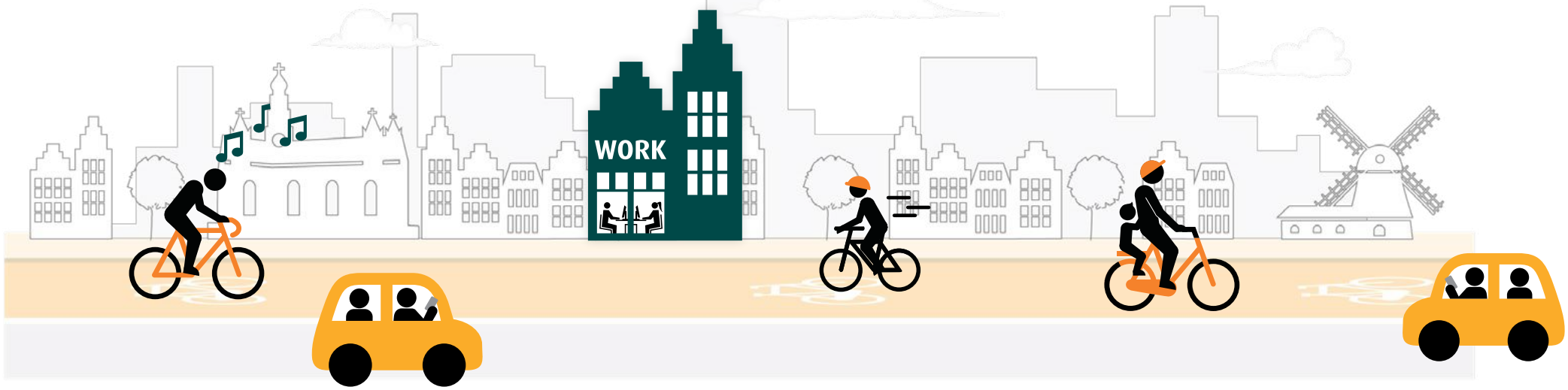
Se rendre chaque jour au travail ou à l'école à vélo réduit le risque de maladies graves et de dépression.[8]



Le cyclisme est un moyen facile de brûler des calories

Le cyclisme est un moyen efficace de prévenir l'obésité et de réduire l'incidence du diabète de type 2.[9]





Le bonheur

Les personnes qui pratiquent régulièrement le vélo l'associent au bonheur. Le cyclisme favorise les interactions sociales entre les différents usagers de la route. Il améliore la santé mentale, le bien-être et contribue à réduire le stress. Le vélo est associé à la commodité, à l'indépendance et à la flexibilité.

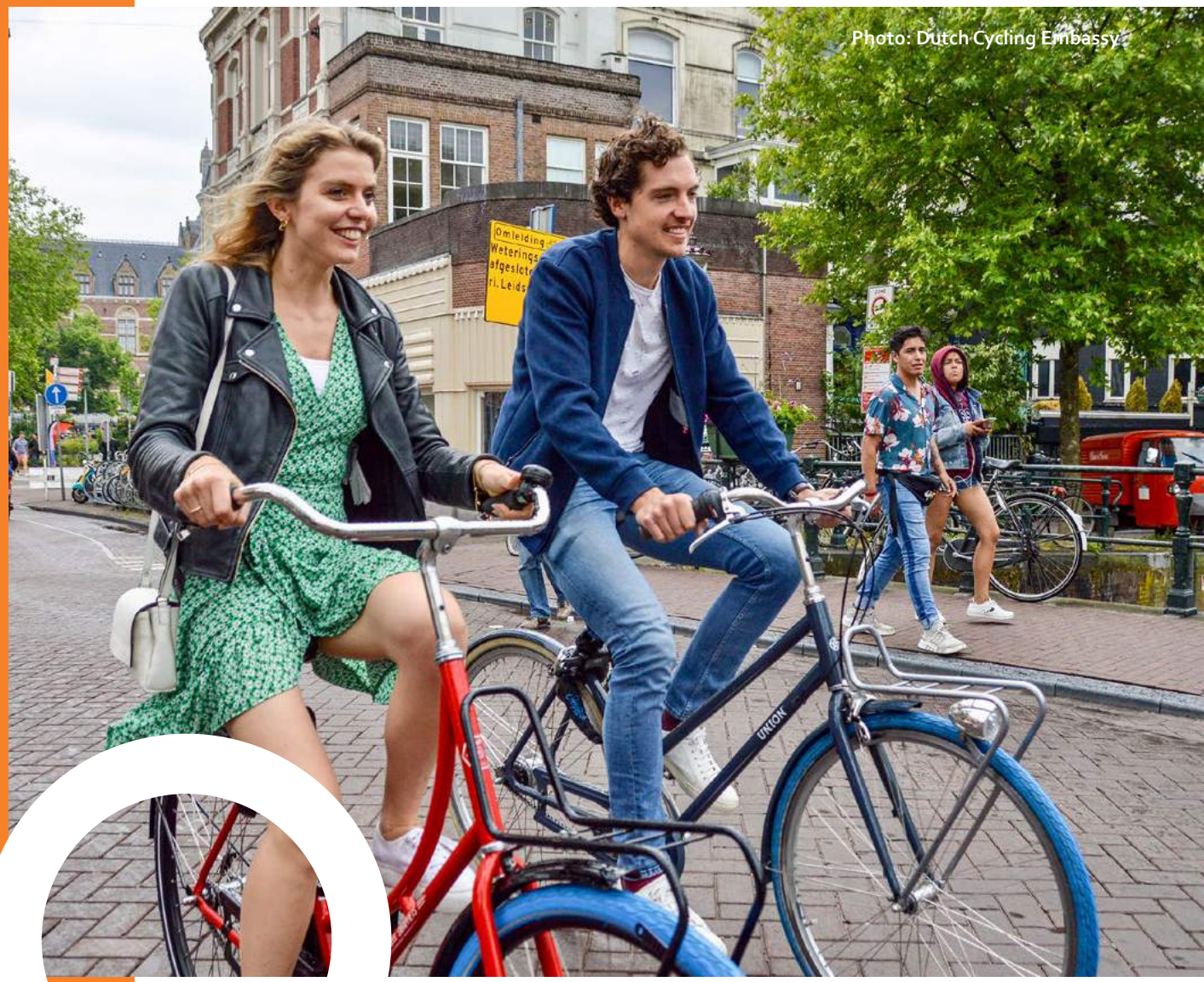


Photo: Dutch Cycling Embassy

Le cyclisme accroît le bonheur

Le cyclisme est associé à la joie

59% des cyclistes associent le vélo à la joie et seulement 2% n'aiment pas le vélo.[10]

Le vélo offre la liberté aux enfants

Les enfants néerlandais sont parmi les plus heureux du monde. Le vélo leur permet d'atteindre leur destination en toute sécurité et leur donne un sentiment de liberté et d'indépendance.[11]

Le cyclisme améliore la qualité de vie

Les personnes qui font du vélo ont tendance à être plus satisfaites, moins stressées, plus détendues et à jouir d'une plus grande liberté que les personnes qui se déplacent en voiture.[12]

Accessibilité

Les villes luttent pour l'espace. Le nombre d'habitants ne cessant d'augmenter, la concurrence pour un espace public limité s'intensifie. Étant donné que les vélos prennent moins de place qu'une voiture, le remplacement des voitures par des vélos permet de libérer de l'espace afin de créer plus de place pour les espaces verts et pour permettre aux gens de se rencontrer.

Photo: Dutch Cycling Embassy

Les villes cyclables sont des villes agréables

Le vélo crée de l'espace public

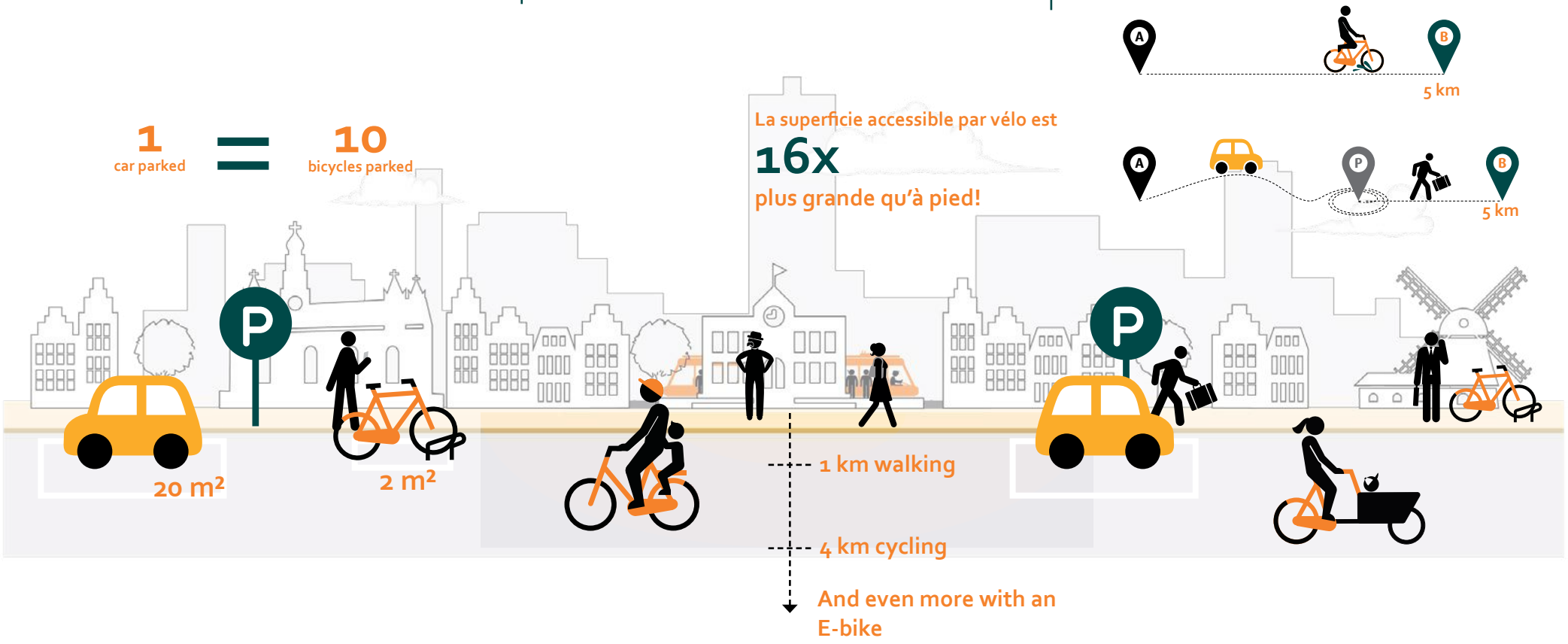
Le vélo est moins encombrant que la voiture, tant pour la conduite que pour le stationnement.[13]

Le vélo est le moyen de transport le plus pratique

En milieu urbain, il est plus facile de se rendre à certains endroits à vélo ou en combinant le vélo et les transports publics qu'en voiture.[14]

Le vélo permet de gagner du temps

Pas besoin de chercher une place de parking. En milieu urbain, le vélo est le moyen de transport le plus rapide.[14]



Sécurité

Les politiques qui améliorent la sécurité des piétons et des cyclistes rendent les villes moins dangereuses pour eux, mais aussi pour tous les usagers de la route. Statistiquement, les cyclistes sont moins susceptibles de provoquer des collisions mortelles.

Photo: Dutch Cycling Embassy

Le vélo rend les villes plus sûres

Les villes cyclables comptent moins de victimes

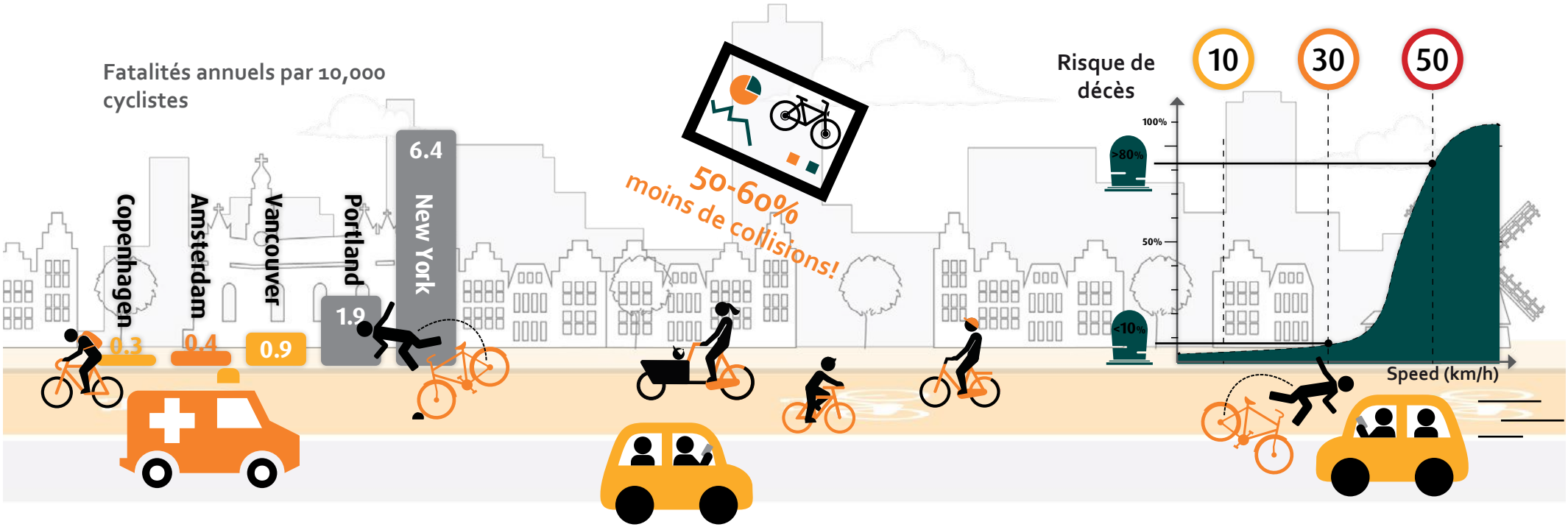
Les villes cyclables intègrent le vélo dans leurs politiques et leur planification urbaine. Elles développent une culture du vélo en apprenant aux générations futures à faire du vélo et en mettant en place des infrastructures cyclables sûres.[15]

Séparer les cyclistes du trafic motorisé permet de réduire le nombre de collisions

Le développement d'une politique de sécurité routière efficace, avec des pistes cyclables séparées, a permis de réduire de 50 à 60 % le nombre annuel d'accidents de la route.[16]

Des vitesses de circulation plus faibles entraînent moins de collisions mortelles

La probabilité d'une collision mortelle à une vitesse inférieure ou égale à 30 km/h est environ 75 % moins élevée que celle à 50 km/h.[17]



L' Équité Social

Le vélo est un mode de transport démocratique. Il offre une plus grande mobilité à pratiquement tout le monde, indépendamment de l'origine, de l'âge, du revenu, du sexe ou de la capacité physique, ce qui favorise l'inclusion sociale. Le vélo accroît la participation sociale et constitue une solution peu coûteuse à la pauvreté en moyens de transport.

Photo: Dutch Cycling Embassy

Le vélo encourage la participation et l'inclusion sociale

Le vélo améliore l'accès aux opportunités

Le vélo est plus abordable que la voiture et permet d'accéder à un plus grand nombre d'emplois et d'activités qu' à pied.[18]

Le vélo permet aux personnes âgées de rester en contact société

Le vélo permet aux personnes âgées de rester socialement actives plus longtemps.[19]

Le vélo accroît l'interaction sociale

La pratique du vélo nécessite une interaction sociale avec les autres usagers de la route afin de faciliter les flux de circulation ou d'éviter les collisions. Par conséquent, le vélo est perçu comme une activité sociale.[20]

Photo: Dutch Cycling Embassy

Photo: Dutch Cycling Embassy

Photo: Dutch Cycling Embassy

04.
Comment y arriver?

Le vélo pour tout le monde

Les Néerlandais n'ont pas seulement créé un réseau cyclable sûr et étendu. Ils ont conçu ce réseau de manière à ce que le vélo soit sûr et adapté aux personnes de tous âges, de toutes capacités et de tous types de vélos. Le vélo en tant que mode de transport est donc accessible à tous.

Prendre le vélo au sérieux

Les Néerlandais prennent le vélo au sérieux et le considèrent comme un mode de transport à part entière, au même titre que la voiture ou les transports publics. Les politiques de transport devraient viser une combinaison optimale de transports dont le vélo devrait faire partie intégrante.

Créer une approche complète

Une politique cycliste intégrée repose sur le matériel, le software et l'orgware. Il ne suffit pas de se concentrer sur la construction du hardware (par exemple, le développement de l'infrastructure, les pistes cyclables). Nous devons attirer les cyclistes en travaillant sur le software (campagnes, équité dans le code de la route, etc.) et l'orgware (renforcement des capacités des différents acteurs institutionnels) afin de renforcer la stratégie sur une base plus large.

Rendre le vélo sûr

Les gens sont plus influencés par la sécurité perçue que par les statistiques de sécurité réelles. Dans les endroits où les risques de collision sont statistiquement faibles, les gens ne considéreront pas le vélo comme une option de transport viable si l'environnement physique semble dangereux. C'est pourquoi les politiques et la conception doivent créer et promouvoir un environnement sûr, invitant à la pratique du vélo. Les Néerlandais préfèrent depuis longtemps promouvoir la sécurité active (prévention des collisions) plutôt que la sécurité passive (atténuation des conséquences des collisions) par la création d'infrastructures cyclables.

Pour permettre aux gens d'atteindre toutes les destinations, les Néerlandais ont construit un vaste réseau d'infrastructures cyclables adaptées à l'environnement afin de garantir la sécurité et le confort de tous les cyclistes.

"La sécurité routière n'est pas un objectif, c'est une condition préalable à la pratique du vélo !"

Cet effort n'a pas seulement porté sur la construction de pistes cyclables, mais aussi sur la sécurisation des carrefours en modifiant leur configuration ou en ajoutant des feux pour les cyclistes, réduisant ainsi les risques de conflits avec la circulation des véhicules. Lorsque l'espace physique est trop restreint pour permettre une séparation, la circulation des véhicules est ralentie par une modification de l'agencement de la rue et de la signalisation. Les urbanistes néerlandais créent également des rues où les voitures sont autorisées à circuler, mais seulement en tant qu'"invitées", afin que les cyclistes et les piétons aient la priorité.

Combiner le vélo et les transports publics

Le vélo est le mode de transport idéal pour les courtes distances. Sa portée peut être accrue lorsqu'il est associé à d'autres modes de transport, notamment les transports publics (par exemple, les trains, les tramways ou les ferries). Il est donc important d'assurer une transition facile entre le vélo et les autres modes de transport (par exemple, piste cyclable vers et depuis la gare, parking à vélos à proximité des gares, vélos partagés aux gares de sortie). Nous parlons de mobilité en chaîne.

Afin de faire du vélo une option de transport raisonnable, le développement urbain devrait être orienté autour des nœuds de transport public, de sorte que les gens puissent se rendre à la gare à pied ou à vélo. Aux Pays-Bas, environ 40 % des passagers des trains arrivent à vélo. La prise en compte de la bicyclette permet de multiplier par 15 la zone de chalandise de la gare par rapport à la simple prise en compte de la marche. Ce modèle étend le concept TOD (Transit Oriented Development) à un HOD (Hybrid Oriented Development).

Planifier la densité et la proximité

Dans les quartiers plus denses, le transfert modal vers le vélo est beaucoup plus important que dans les zones plus rurales. Le vélo est un bon mode de transport pour les courtes distances ; ses avantages sont donc considérablement accrus lorsque les zones urbaines sont conçues pour favoriser la proximité entre les différents usages (résidentiel, commercial, services de santé, magasins...). Pas de grands supermarchés ou d'hypermarchés à la périphérie de la ville qui ne soient accessibles qu'en voiture, mais une répartition de petits magasins à une distance raisonnable pour les cyclistes.

Photo: Dutch Cycling Embassy

Photo: Dutch Cycling Embassy

THINKBIG THINKBIKE | DUTCH CYCLING VISION

Photo: Dutch Cycling Embassy

Photo: Dutch Cycling Embassy

Développer des itinéraires attrayants

Les Néerlandais ne se contentent pas de construire des pistes cyclables sur ou le long des routes. Lors de la planification de nouveaux quartiers, par exemple, les urbanistes créent parfois des pistes cyclables complètement isolées des routes pour voitures. En général, ces pistes cyclables offrent un itinéraire plus direct vers des destinations intéressantes. (par exemple, de Leiden Merenwijk à la gare de Leiden, de Daphne Schippersbrug à Utrecht). Parfois, ces pistes cyclables sont créées en détournant le trafic vers d'autres routes afin de créer des chemins plus simples, plus sûrs et plus rapides pour les cyclistes à travers les quartiers. Cette stratégie est appelée "perméabilité filtrée".

Protéger les cyclistes dans la loi

En plus de mettre en place l'infrastructure nécessaire à la sécurité des cyclistes, les Pays-Bas ont également modifié leur législation afin de renforcer la protection des cyclistes. En cas de collision entre une voiture et un vélo, le conducteur de la voiture est responsable par défaut. On considère qu'en raison de la taille et de la puissance de la bicyclette, les conducteurs doivent prêter une attention particulière aux autres usagers de la route, plus vulnérables.

Créer un plan stratégique

Le gouvernement fixe souvent des objectifs pour promouvoir et augmenter le nombre de cyclistes. L'actuel programme en faveur du vélo s'intitule "Tour de Force 2020". L'objectif de ce plan est d'augmenter de 20 % le nombre de kilomètres parcourus à vélo au cours de la période 2017-2027. Pour ce faire, l'agenda définit les différentes actions nécessaires pour atteindre l'objectif ainsi que les différents acteurs requis. Ce plan fait suite à plusieurs autres plans vélo nationaux remontant au début des années 1990. Ces plans sont ensuite intégrés dans les plans régionaux et locaux. Le plan national contribue à créer une continuité et une cohérence de l'infrastructure cyclable et une action coordonnée pour l'amélioration de la pratique du vélo.

05.
Faisons-le ensemble !

Pas besoin de réinventer la roue.

Transformer les Pays-Bas en une nation cycliste a nécessité de relever de nombreux défis. Il n'est pas nécessaire de réinventer la roue : les experts néerlandais du cyclisme qui ont réalisé le changement aux Pays-Bas sont plus qu'heureux d'aider les villes et les régions du monde entier à faire du vélo une option pour tous !

La Dutch Cycling Embassy peut vous aider en vous mettant en contact avec ces experts afin de devenir un endroit favorable au vélo. Nous pouvons organiser des visites d'étude pour des délégations ou mettre en place des ateliers ThinkBike dans votre ville afin de faciliter cette transition.

Faites-nous part des défis auxquels vous êtes confrontés et laissez-nous vous aider !

Contactez nous via:

info@dutchcycling.nl

+31 15 202 6116

Plus d'info à dutchcycling.nl

Photo: Dutch Cycling Embassy

06.
Sources

1. LeasePlan (2022) Car Cost Index 2022. Amsterdam: LeasePlan International Consultancy Service.

2. Decisio (2016), Waarde en Investeringsagenda Fietsen Verantwoordingsrapportage [Justification report on the social value or 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://www.government.nl/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018 [Accessed 11 Jan. 2023].

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. Available at: https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2920084/ [Accessed 11 Jan. 2023].

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. Available at: https://www.pbl.nl/publicaties/fietsen-leidt-tot-langer-en-gezond-leven [Accessed 11 Jan 2023].

9. Harms, L. and Kansen, M. (2018). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.11. Available at: https://www.government.nl/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018 [Accessed 11 Jan. 2023].

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. Available at: https://www.kimnet.nl/publicaties/rapporten/2017/04/24/stabiele-beelden-verdiept-trends-in-beleving-en-beeldvorming-van-mobiliteit [Accessed 12 Jan. 2023].

11. Taskovski Films. (2018). Why We Cycle - Trailer. [Online Video]. Available at: https://www.youtube.com/watch?v=hs_aqm0j7jI [Accessed 12 Jan. 2023].

12. Harms, L. and Kansen, M. (2018). Cycling Facts. [online] Ministry of Infrastructure and Water Management, p.11. Available at: https://www.government.nl/documents/reports/2018/04/01/cycling-facts-2018 [Accessed 12 Jan. 2023].

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. van Petegem, J.H., Schepers, P., & Wijhuizen, G.J. (2021). The safety of physically seperated cycle tracks compared to marked cycles lanes and mixed traffic conditions in Amsterdam. European Journal of Transport and Infrastructure Research, 21(3), 19-37. https:// doi.org/10.18757/ejtir.2021.21.3.5283

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., et al (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.

Photo: Dutch Cycling Embassy

Dutch Cycling Vision

Dutch Cycling Embassy
Nicolaas Beetsstraat 2A
3511 HE Utrecht, The Netherlands
info@dutchcycling.nl
+31 (0)15 202 6116

CYCLING FOR EVERYONE.

DUTCHCYCLING.NL