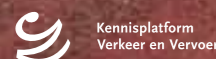




# La bicicleta en los Países Bajos

Con agradecimiento especial a:



# La bicicleta en los Países Bajos



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

# Índice

Introducción	7	Capítulo 4: Puesta en práctica de las medidas	57
Datos sobre la bicicleta en los Países Bajos	9	4.1 Política territorial: destinos próximos	59
1.1 Uso de la bicicleta en los Países Bajos	11	Ejemplo N: Houten: estructura territorial orientada al tráfico lento	58
1.2 El uso de las bicicletas en los Países Bajos desde la perspectiva europea	12	4.2 Infraestructura vial para ciclistas	59
1.3 Posesión de bicicletas	15	Ejemplo O Zwolle: red ciclista independiente	60
1.4 Uso de la bicicleta por grupos de población	15	Ejemplo P Veenendaal: una malla de ancho sistemático de 300 metros	62
1.5 Robos	17	4.3 Buenos aparcamientos para bicicletas	71
1.6 Bicicletas y seguridad del tráfico	19	Ejemplo Q: Innovadores puentes para bicicletas	64
1.7 La política del transporte en bicicleta funciona	20	Ejemplo R: Zwolle: la ciudad del carril bici	68
1.8 Bicicleta y salud	23	Ejemplo S: Autopista ciclista entre Breda y Etten-Leur	69
1.9 Difusión internacional de las experiencias y conocimientos en materia ciclista	23	Ejemplo T: Calle para bicicletas en el municipio de Oss	70
		Ejemplo U: Aparcamiento de bicicletas en Utrecht	70
		Ejemplo V: Vigilancia gratis en Apeldoorn	72
Capítulo 2: El enfoque holandés en pocas palabras	25	4.4 Abordar el robo de bicicletas	73
2.1 Objetivos de la política del transporte en bicicleta	26	Ejemplo W: Winterswijk: ganador del mejor enfoque contra el robo de bicicletas	72
2.2 Política municipal del transporte en bicicleta: el tema central desde siempre	26	Ejemplo X: Enfoque innovador en Ámsterdam	74
Ejemplo A: Groninga: política coherente	29	4.5 Educación, información y cumplimiento	75
Ejemplo B: Ámsterdam: política exhaustiva y organización compleja para el uso de la bicicleta	31		
2.3 Provincias y regiones urbanas: administración regional descentralizada	33		
Ejemplo C: Zelanda: Plan de acción para las bicicletas	32		
Ejemplo D: Güeldres: una política amplia y progresista del transporte en bicicleta	32		
2.4 El Estado: apoyo a la política local	34		
		Apéndice: Información en inglés acerca del uso de la bicicleta en los Países Bajos	77
Capítulo 3: Disposiciones para todos los grupos destinatarios	37		
3.1 De recados en bicicleta	39		
Ejemplo E Houten y Veenendaal: tráfico de bicicletas y comercio floreciente	38		
3.2 En bicicleta al trabajo	41		
Ejemplo F: Bicicletas de la empresa: medida eficaz de los empleadores	40		
Ejemplo G: Sistema "Trappers": innovación en la gestión de movilidad	40		
3.3 En bicicleta a la escuela	47		
Ejemplo H: Mayor seguridad para los niños en Delft	45		
Ejemplo I: La Haya: aparcamiento vigilado en la escuela secundaria	46		
3.4 Bicicletas y actividades recreativas	49		
Ejemplo J: Uso recreativo de la bicicleta en Zelanda	48		
3.5 Ciclismo encadenado – la combinación con el transporte público	51		
Ejemplo K: La bicicleta pública	50		
Ejemplo L: El almacén en Leiden y el edificio de bicicletas en Ámsterdam	55		
Ejemplo M: Park & Bike Ámsterdam	55		

# Introducción

I want to ride my bicycle, I want to ride my bike. La canción Bicycle Race de Queen debería ser nombrada himno nacional extraoficial de los Países Bajos, tanta es la frecuencia con que utilizamos la bicicleta.

¿Por qué? Porque gracias a la bici es posible llegar más fresco, creativo y positivo al trabajo. O a la escuela, o al club deportivo o a cualquier otro lugar. Espero, por lo tanto, que este folleto contribuya a que en todo el mundo se recorran más kilómetros pedaleando.

Los Países Bajos poseen una sólida reputación de ciclistas, pero este vehículo está hoy presente en todas partes. Son muchos los países en los que su posición es cada vez más relevante, en el tráfico y en la gestión del mismo.

Hay algunas razones particularmente importantes para ello.

Primera: Mejora el tránsito de la circulación en las ciudades. La bicicleta ocupa muy poco espacio, tanto en el camino como aparcada, y nos transporta flexiblemente de puerta a puerta.

Por eso es el ingrediente que asegura la fluidez del sistema de tráfico urbano.

Segunda: La bicicleta, junto con el desplazamiento a pie, es con diferencia el medio de desplazamiento más sostenible. Nada de emanaciones ni de ruidos.

Tercera: Ir en bicicleta es sano. Cuando se utiliza, resulta fácil llegar a la cantidad diaria de ejercicio que nuestro cuerpo necesita. Al pedalear se combate no sólo la obesidad, sino también las enfermedades coronarias y vasculares, la diabetes y el cáncer. Las personas están más frescas y en forma.

Los Países Bajos reciben a menudo peticiones del extranjero en busca de ayuda para desarrollar una política propia que gestione el uso de la bicicleta. Y deseamos que continúen llegando, ya que estamos encantados de aportar nuestro granito de arena para lograr un tráfico más sostenible, sano y eficaz. Por ejemplo, mediante este folleto, que le muestra lo que las bicicletas representan para nuestro país.

Tras el éxito de la anterior edición, tiene ahora en sus manos esta nueva publicación completada y totalmente actualizada. Visite también la página web [www.fietsberaad.org](http://www.fietsberaad.org) o [www.biciletaspericia.org](http://www.biciletaspericia.org) Aquí encontrará todas las informaciones disponibles sobre el uso de la bicicleta en los Países Bajos, y experiencias de otros países, recopiladas de forma clara.

¡Le deseo que disfrute en su bicicleta!

Tineke Huizinga,

Secretaria de Estado de Transportes y Obras Públicas de los Países Bajos

# Datos sobre la bicicleta en los Países Bajos

Los Países Bajos y las bicicletas encajan muy bien desde hace ya años. En este capítulo se aporta una relación de cifras y datos sobre el pasado y el presente del uso de bicicletas en este país.



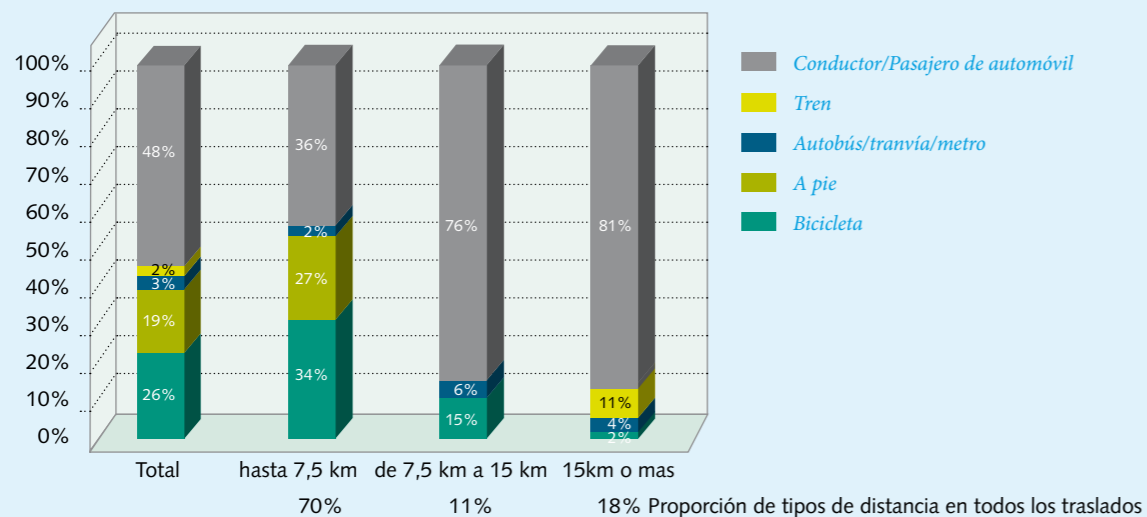


Figura 1: Desplazamientos según el medio principal y el tipo de distancia en 2007 (Fuente: Estudio sobre movilidad en los Países Bajos (Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007, AVV))

## 1.1 Uso de la bicicleta en los Países Bajos

### Modos de transporte y distancias

Si bien los holandeses recorren distancias cada vez más largas, la bicicleta mantiene su popularidad. Se utiliza para más de un cuarto de los desplazamientos. Es el medio de transporte más popular para distancias de hasta 7,5 km: en 2007 el 34% de los desplazamientos de hasta esa distancia se recorrieron en bicicleta.

Naturalmente, el uso de la bicicleta depende en gran parte de la distancia de desplazamiento. Debido a que en los Países Bajos el 70% de todos los desplazamientos sigue siendo inferior a 7,5 km, se mantiene la firme posición de la bicicleta para las distancias cortas (35%) también en el reparto modal total (26%). Al mismo tiempo, es notable que la bicicleta se use también con regularidad para distancias superiores a 7,5 km: el 15% de los desplazamientos en la categoría 7,5-15 km.

(Figura 1)

### Motivos

En los Países Bajos, el uso de la bicicleta va indudablemente más allá del que hacen los niños para ir a la escuela. Es cierto que la mayor proporción se da en la asistencia a educación o cursos (48%), pero este motivo supone sólo una parte de todos los desplazamientos (9%).

La alta proporción general del uso de bicicleta (27%) se debe mucho más al hecho de que se utilice para casi todos los motivos en similar proporción, y sin duda en los casos más habituales de desplazamiento, como ir del trabajo a casa o de compras o recados.

En los Países Bajos son muchos los que, en el caso de distancias cortas, no hacen una elección absoluta entre el coche y la bicicleta; predomina la idea de "a veces la bici y a veces el coche". Quienes de verdad tienen la elección de desplazarse en coche o bicicleta, alternan en su mayoría el uso de ambos.

### Proporción de bicicletas en la ciudad

En los Países Bajos se anda mucho en bicicleta, pero eso no significa que su uso sea frecuente en todos los lugares del país. La Tabla 1 nos muestra las cinco ciudades en las que más se utiliza, y las cinco en las que menos.

Los holandeses eligieron en 2003 la bicicleta para un promedio del 26% de sus desplazamientos. En las ciudades con mayor uso de la bicicleta, como Groninga y Zwolle, la proporción de estos vehículos es casi la mitad más. En aquéllas que hacen menos uso, la tendencia es la mitad de la media.

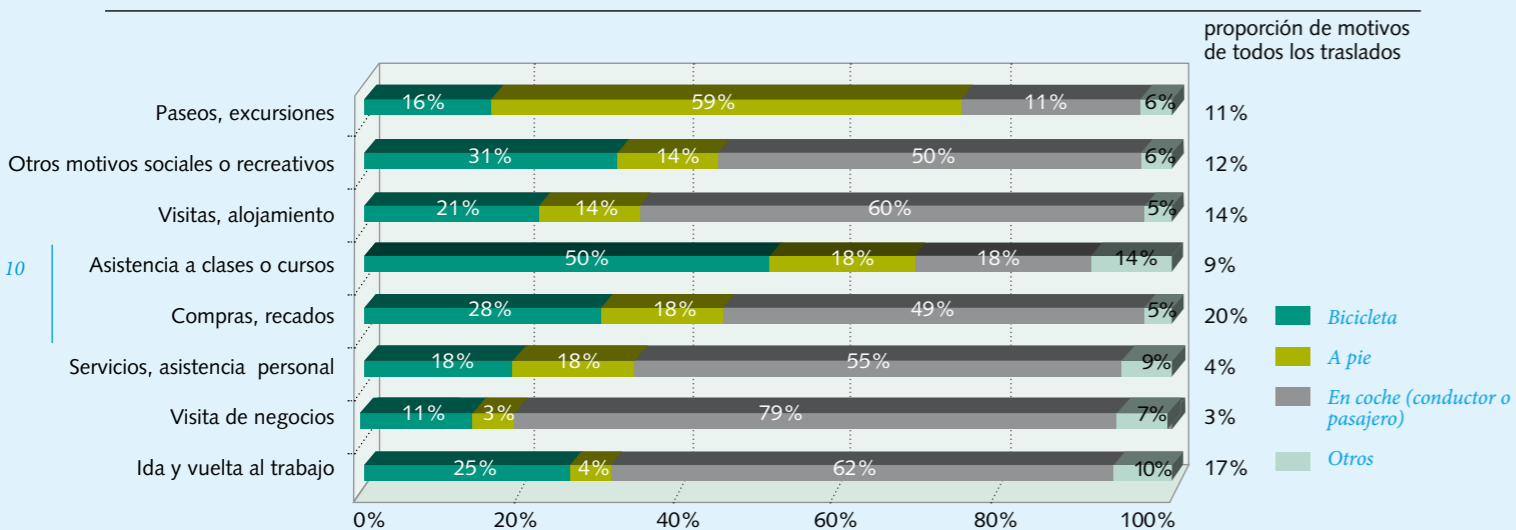
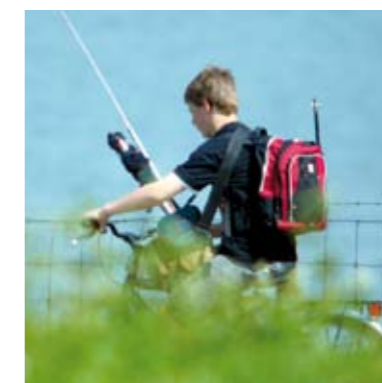


Figura 2: Desplazamientos según el medio principal y el motivo en 2007 (Fuente: Estudio sobre movilidad en los Países Bajos (Mobiliteitsonderzoek Nederland 2007, AVV))

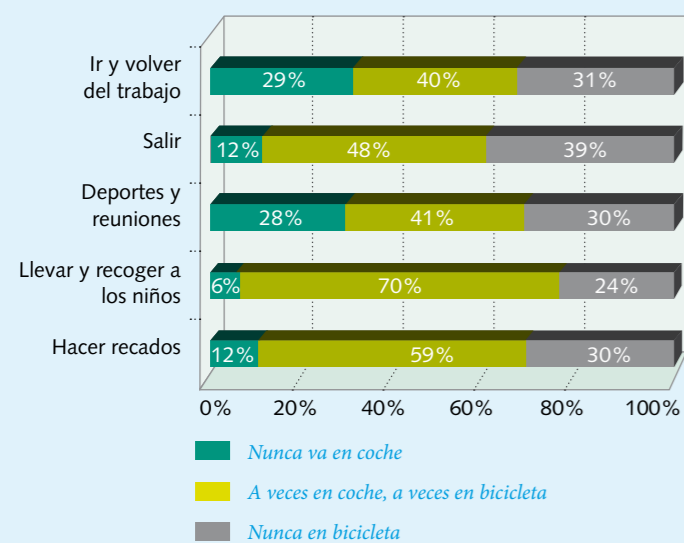


Figura 3: Elección de coche o bicicleta para trayectos de hasta 7,5 km, según el motivo del desplazamiento (Fuente: estudio del repertorio de desplazamientos en distancias cortas)

Municipio	Proporción de bicicletas	Municipio	Proporción de bicicletas
Groninga	38%	Lelystad	19%
Zwolle	37%	Capelle aan den IJssel	18%
Leiden	33%	Sittard-Geleen	17%
Ede	32%	Rotterdam	16%
Veenendaal	32%	Heerlen	10%
Lelystad	19%		
Capelle aan den IJssel	18%		
Sittard-Geleen	17%		
Rotterdam	16%		
Heerlen	10%		

Tabla 1: Proporción del uso de bicicleta en varias ciudades holandesas con más de 50.000 habitantes durante 2003 (Fuente: Oficina Central de Estadística de los Países Bajos)

## 1.2 El uso de las bicicletas en los Países Bajos desde la perspectiva europea

No existe una estadística internacional o europea fiable que muestre datos comparando el uso de bicicleta por países. En 2006 se expusieron muchas cifras de este uso en ciudades y países europeos, sobre todo a través de una investigación en Internet. Las cifras expuestas a continuación parten siempre de las relacionadas con la proporción en todos los viajes (por habitantes del pueblo o ciudad correspondiente) (Tabla 2, Figura 4). Las fuentes son muchas; al menos dos por ciudad (se han eliminado pequeñas diferencias).

	<a href="#">cifras por países (años más recientes)</a>	<a href="#">panorama del ámbito municipal</a>
Países Bajos	Aprox. 26%	Los municipios con mayor porcentaje alcanzan entre un 35% y un 40%, las ciudades de menor participación están entre el 15% y el 20%.
Dinamarca	Aprox. 19%	Las diferencias entre las grandes ciudades son relativamente pequeñas: generalmente alcanza el nivel del 20% de todos los viajes.
Alemania	Aprox. 10%	En los estados federales del oeste se alcanza un mayor porcentaje de uso de la bicicleta, especialmente en Renania del Norte-Westfalia. En varias ciudades se alcanzan cifras entre el 20% y el 30%.
Austria	Aprox. 9%	Las cifras más altas: Graz (14%) y Salzburgo (19%).
Suiza	Aprox. 9%	Varias ciudades con mayor participación, como Berna (15%), Basilea (17%) y especialmente Winterthur (aprox. 20%).
Bélgica	Aprox. 8%	Muchas ciudades se acercan al 15%. La que más: Brujas, con casi un 20%.
Suecia	Aprox. 7%	Ciudades: 10%. Extremos: Lund y Malmö 20%. La pequeña ciudad de Västerås: 33%.
Italia	Aprox. 5%	Unas cuantas excepciones llamativas, especialmente en el Valle del Po, con ciudades como Parma (sobre el 15%) y Ferrara (alrededor del 30%). Otra ciudad con un porcentaje notable: Florencia (sobre el 20%).
Francia	Aprox. 5%	Las que más: Estrasburgo 12% y Aviñón 10%.
Irlanda	Aprox. 3%	Prácticamente sin ejemplos extremos (Dublín alcanza un 5% como mucho).
República Checa	Aprox. 3%	Algunas ciudades con cierto grado de participación ciclista (Ostrava, Olomouc y Ceské Budejovice, entre el 5% y el 10%) y otras incluso con un porcentaje elevado de uso (Prostejov, 20%).
Gran Bretaña	Aprox. 2%	Algunas ciudades aisladas con un porcentaje de uso mucho más elevado (York y Hull, 11%; Oxford y, sobre todo, Cambridge rozando el 20%).

Tabla 2: Proporción del uso de la bicicleta en todos los desplazamientos realizados en algunos países y ciudades europeas.

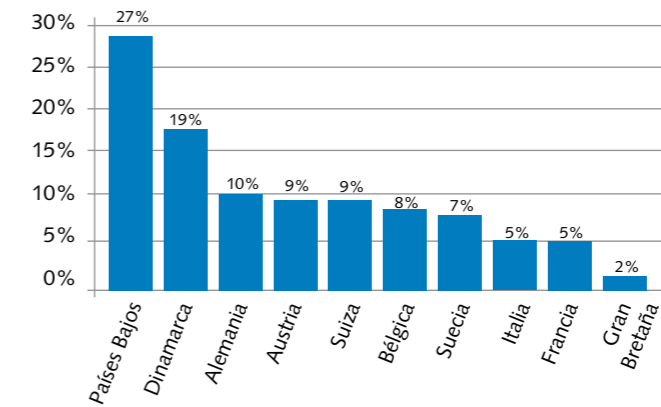


Figura 2: Proporción del uso de la bicicleta en todos los desplazamientos realizados en algunos países europeos.

En Europa hay por lo tanto, además de muchas ciudades holandesas, otras que hacen amplio uso de la bicicleta (por encima del 20% en la división modal). Como unidad nacional, los Países Bajos están sin duda en el primer puesto único.

### Evolución histórica

Cuando miramos hacia la evolución histórica del uso de la bicicleta encontramos claras diferencias entre las ciudades holandesas y las de otros países europeos. Sin embargo también existen notables semejanzas. La Figura 5 muestra el desarrollo del uso de la bicicleta en nueve ciudades europeas. La tendencia general permite observar al comienzo del siglo anterior un enorme aumento en la mayoría de las ciudades europeas. Entre 1950 y 1970 el uso disminuye radicalmente en todas partes como consecuencia del auge del automóvil. Finalmente se vuelve a percibir un ligero aumento en la mayoría de las ciudades.

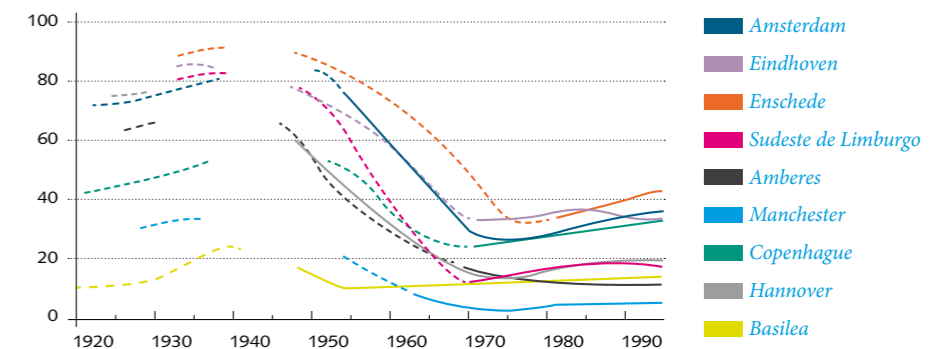
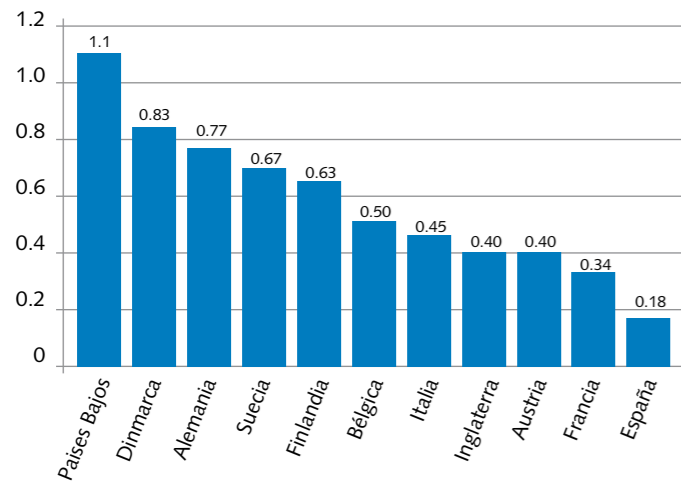


Figura 3 Reconstrucción de las líneas de tendencia de la proporción de bicicletas en el total de desplazamientos en coche, bicicleta, motocicleta y transportes públicos en algunas ciudades de Europa Occidental entre 1920 y 1995 (en %) (Fuente: de la Bruheze y Veraart)

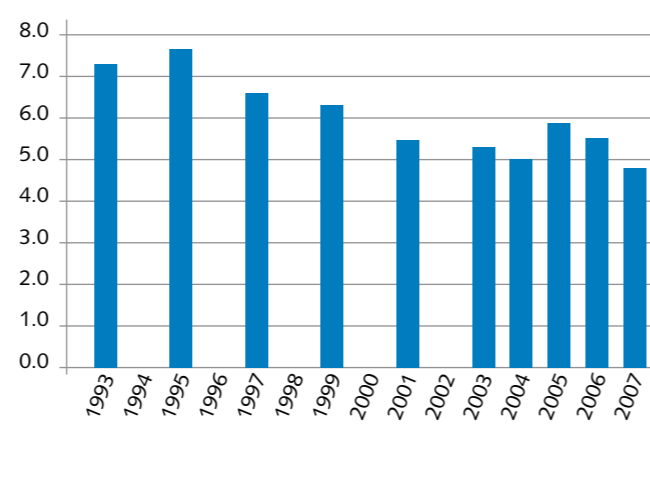
Aparte de los paralelismos generales de las líneas de tendencia del gráfico 3, encontramos inmediatamente diferencias muy notables. Diferencias en el nivel en el que se desarrolla este movimiento general y continuo, y diferencias en la fuerza del ascenso y caída de uso de la bicicleta:

- Una alta proporción (superior al 30%) en Ámsterdam, Eindhoven, Enschede y Copenhague, ciudades que nunca vieron la llegada de un sistema de transporte que anulase el uso de la bicicleta y donde la circulación de éstas siempre ha sido un componente habitual de las políticas de tráfico rodado. La aceptación del ciclista como un "participante más" de la circulación con idénticos derechos en las décadas de los 50 y 60 ha sido un factor crucial en estas ciudades.
- Un porcentaje medio de uso (aprox. 20%) en el Sudeste de Limburgo y Hannover. En este caso, el auge del automóvil coincidió con una política proautomóvil evidente y con una estructuración del espacio que estaba más en sintonía con éstos.
- Una participación baja (aprox. 10% o inferior) para Amberes, Manchester y Basilea. Lo que aquí encontramos se explica por una política de circulación orientada hacia el automóvil, así como la influencia manifiesta de un temprano y eficiente sistema público de transportes (Manchester). El descenso que supuso el auge del automóvil continúa "cuesta abajo y sin frenos", ya que todos los factores



■ Número de bicicletas por habitante (2004)

Figura 6: Posesión de bicicletas en algunos países europeos en 2004 (Fuente: Comisión Europea)



■ Número de robos por 100 bicicletas

Figura 7: Número de bicicletas robadas por año (Fuente: Monitor de Policía, desde 2005 Monitor del seguridad)

	1980	2001	2005
Km de pasajeros en bicicleta	9.900 millones	13.100 millones	14.400 millones
Km de pasajeros en coche	107.100 millones	141.600 millones	148.800 millones
Número de ciclistas fallecidos	426	195	181
Número de ocupantes de vehículos fallecidos	910	477	371

Tabla 3: Número de kilómetros recorridos por pasajeros y cifras de ciclistas y ocupantes de vehículos fallecidos en 1980, 2001 y 2005 (Fuente: CBS-OVG y AVV-BG)

Ciclistas fallecidos por cada 100 millones de km

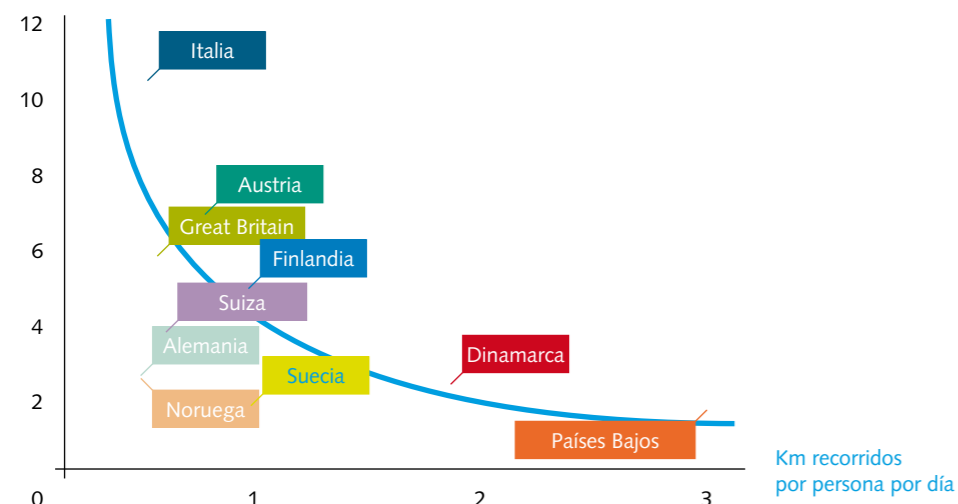


Figura 8: Relación entre accidentes y uso de la bicicleta en algunos países europeos

influyentes y relevantes apuntan en la misma dirección: una estampa colectiva negativa, una política fuertemente orientada a las cuatro ruedas, realización a gran escala de una infraestructura ideada para los automóviles, gran tendencia a huir del centro.

La esencia es que las diferencias entre ciudades en cuanto al uso de la bicicleta que se producen a mediados de los noventa pueden explicarse en primer lugar desde la perspectiva del espacio local y las políticas de circulación y por el panorama local resultante del papel y el valor del uso de la bicicleta. No obstante, como ésta es una explicación a largo plazo, deberá considerarse a lo largo de las décadas. Con relación a la ordenación urbanística y a la formación de imagen esta conclusión no sorprende, ya que por su naturaleza sólo resultarán muy gradualmente transformadas. Dejando todo esto a un lado, las políticas sobre circulación también parecen tener una influencia continua y relevante. Las decisiones políticas tomadas durante los 50 y los 60 todavía resuenan en la actualidad. En diferentes ciudades extranjeras, una imagen negativa y las constantes medidas antibici se intensificaron hasta un punto difícil de imaginar para los habitantes actuales de los Países Bajos.

## 1.3 Posesión de bicicletas

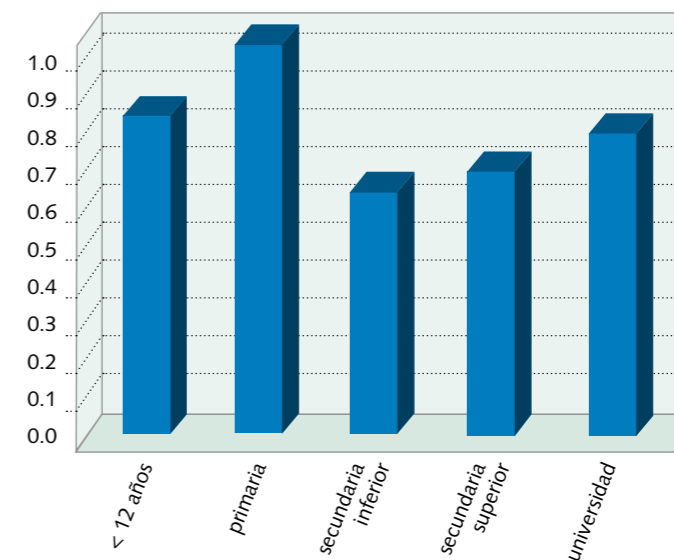
Los Países Bajos son el único país europeo con más bicicletas que habitantes: (Figura 6) Los holandeses poseen de media 1,11 bicicletas por persona, y la cantidad que se vende también es elevada: 1,2 millones en 2003 –para 16 millones de habitantes. En términos absolutos sólo se venden más bicicletas en algunos países europeos con un número de habitantes considerablemente mayor: 4,9 millones de bicicletas en Alemania (con 82 millones de habitantes), 3,2 millones en Francia y 2,5 millones en Gran Bretaña (ambas con 60 millones de habitantes). En los Países Bajos la gran mayoría de bicicletas se adquieren en el mercado especializado: el 77% en 2005. Se trata de tiendas especializadas en la venta de bicicletas y accesorios para éstas y casi siempre cuentan con un taller para mantenimiento y reparaciones. La proporción de cifra de ventas de bicicletas en otros canales de mercado (grandes almacenes, saldos, por correo) está sin embargo aumentando: del 10% en 2000 al 23% en 2005. El precio medio de una bicicleta nueva es de unos 579 euros.

## 1.4 Uso de la bicicleta por grupos de población

En algunos países, la bicicleta tiene una mala imagen y está asociada con un bajo nivel social: aparentemente, el usuario no dispone de la capacidad económica para adquirir un automóvil. Esto no es el caso en los Países Bajos: el uso de la bicicleta es casi el mismo para todos los grupos de población. El uso de la bicicleta representa en los Países Bajos un estilo de vida deportivo y una responsabilidad medioambiental. La Figura 9 nos muestra que los grupos de población con los niveles de educación superiores e inferiores son los que más utilizan la bicicleta como medio de transporte. Los grupos con rentas superiores utilizan la bicicleta algo menos que los de rentas inferiores.

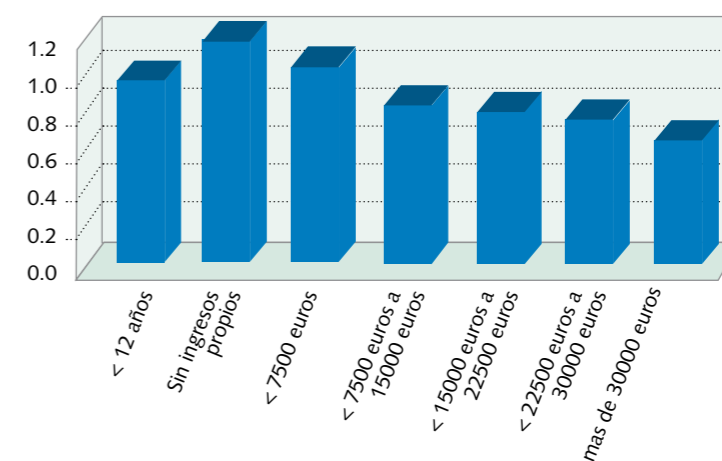
(Figura 10)





Número de viajes por día, por persona, por bicicleta:

Figura 9 : Utilización de la bicicleta según el nivel educativo (2007) Datos: Encuesta sobre movilidad en los Países Bajos



Número de viajes por día, por persona, por bicicleta:

Figura 10 : Utilización de la bicicleta según los ingresos (2007) Datos: Encuesta sobre movilidad en los Países Bajos

## 1.5 Robos

Con una flota de 18 millones de bicicletas en un país pequeño en cuanto a superficie, los Países Bajos son lamentablemente un paraíso para los ladrones de estos vehículos. No sólo la posesión y el uso de bicicletas, sino también el robo de las mismas alcanza un nivel desconocido en ninguna otra parte de Europa. Cada año se roban en Holanda unas 900.000 bicicletas. Aunque desde mediados de los años noventa la administración ha tenido éxito reduciendo gradualmente el alcance de este problema, sigue siendo una complicación "permanente". (Figura 7, p. 14)

Aproximadamente sólo un 45% de las víctimas de robo de bicicletas lo denuncia a la policía. Apenas un bajo porcentaje de todas las bicicletas robadas vuelve a su propietario legítimo.

## 1.6 Bicicletas y seguridad del tráfico

También en los Países Bajos los ciclistas son relativamente vulnerables, teniendo en cuenta las posibilidades de sufrir lesiones en relación a los kilómetros recorridos. No obstante, durante los decenios precedentes sus condiciones de seguridad han mejorado continuamente. El número anual de víctimas de accidentes de tráfico se ha reducido a la mitad desde 1980, tanto para los ciclistas como para viajeros de automóvil (véase la tabla @ adjunta). Este descenso observado debe enmarcarse, además, en el enorme incremento del uso del automóvil y la bicicleta (los usuarios de ambos tipos de vehículos recorrieron en 2001 un porcentaje de kilómetros un 32% superior al de 1980). Por lo tanto, el número de potenciales colisiones entre automóviles y bicicletas debería haber aumentado exponencialmente, desde el punto de vista numérico. Todo ello hace del descenso de inseguridad algo espectacular. Se concluye que un elevado uso de la bicicleta no significa automáticamente una mayor inseguridad, ni para los ciclistas ni para los viajeros de automóvil. (Tabla 3, p. 14). Aparte de la comparación temporal, esto se percibe al contrastar países e incluso municipios holandeses. (Figura 7, p. 14) muestra claramente que los riesgos para los ciclistas son menores en países en los que es frecuente este medio de transporte. El mismo patrón se observa al comparar diferentes municipios de los Países Bajos: en aquellos con un elevado uso de la bicicleta, la posibilidad de sufrir un accidente como ciclista es de media un 35% inferior a la de otros en los que se hace menos uso de este vehículo.

En diferentes investigaciones aparece siempre el mismo patrón: a mayor uso de la bicicleta, mayor seguridad para los ciclistas. Existen diversas explicaciones, relacionadas con el comportamiento de los usuarios de las vías y la atención prestada a la bicicleta por las autoridades. Para empezar, cuando la bicicleta se usa con frecuencia, el comportamiento de los conductores de otros vehículos se adapta, porque la imagen de los ciclistas predomina en las calles y porque en el tráfico hay más personas con mayor experiencia respecto a ellas. Además, con frecuencia el mayor uso de la bicicleta va asociado a un menor uso del coche, con lo que disminuyen las ocasiones de conflicto. En tercer lugar, casi todos los conductores de automóviles son también ciclistas (el 60% de los holandeses utiliza la bicicleta al menos tres veces a la semana y el 80% al menos una vez a la semana), lo que significa que los conductores conocen el comportamiento de los ciclistas. Por último, la explicación de la política es la siguiente: el uso habitual de la bicicleta origina un mayor apoyo a las políticas que favorecen este medio de transporte, por lo que se invierte más en infraestructuras seguras para los ciclistas. Hay algo que no se puede pasar por alto en el ámbito de la seguridad: la responsabilidad. En algunos países, el uso de la bicicleta se ve como un peligro, lo que termina en la creación de políticas contrarias a ella. La filosofía holandesa es: los ciclistas no son peligrosos, pero los coches y los conductores sí. Por ello los conductores deberían aceptar que la responsabilidad de no chocar con los ciclistas es suya. Esto significa que los usuarios de automóviles son casi siempre responsables de los accidentes con bicicletas y deberían adaptar la velocidad cuando comparten las carreteras con los ciclistas.





## 1.7 La política del transporte en bicicleta funciona

Con frecuencia surge la pregunta de por qué se utiliza tanto la bicicleta en los Países Bajos. Una cuestión difícil, aunque es evidente que existen numerosos factores para explicarla. Los factores morfológicos y espaciales están claros: sin duda es más atractivo ir en bicicleta por un polder llano que por un terreno accidentado; además, en las compactas ciudades holandesas muchas de las distancias de desplazamiento hacen de la bicicleta un medio adecuado. A eso se suma el importante papel de los factores culturales históricos: está tan integrada en los Países Bajos que todavía casi todos los niños reciben su primera bicicleta alrededor de los cuatro años (y aprenden a utilizarla).

Los argumentos a favor del uso de la bicicleta son incontestables: es sostenible, sana, no produce emisiones, es silenciosa, limpia y barata (tanto el vehículo en sí mismo como las infraestructuras necesarias para él), es eficiente en lo relativo al espacio y al tráfico, mejora la circulación del tráfico urbano y hace las zonas residenciales más habitables. Desde este punto de vista, las rigurosas políticas en contra de las bicicletas de algunas ciudades extranjeras (véase § 1.2) parecen aún más ridículas.



Desagradable de todo, ninguno de éstos es el motivo que tienen los holandeses para montar en bicicleta. Lo hacen sencillamente porque lo disfrutan y les relaja. Y porque es el medio de transporte más flexible y cómodo dentro de las ciudades. Lo muestra la [Figura 11](#).

Los argumentos a favor del uso de la bicicleta son incontestables: es sostenible, sana, no produce emisiones, es silenciosa, limpia y barata (tanto el vehículo en sí mismo como las infraestructuras necesarias para él), es eficiente en lo relativo al espacio y al tráfico, mejora la circulación del tráfico urbano y hace las zonas residenciales más habitables. Desde este punto de vista, las rigurosas políticas en contra de las bicicletas de algunas ciudades extranjeras (véase § 1.2) parecen aún más ridículas.

A pesar de todo, ninguno de éstos es el motivo que tienen los holandeses para montar en bicicleta. Lo hacen sencillamente porque lo disfrutan y les relaja. Y porque es el medio de transporte más flexible y cómodo dentro de las ciudades. Lo muestra el gráfico 4.

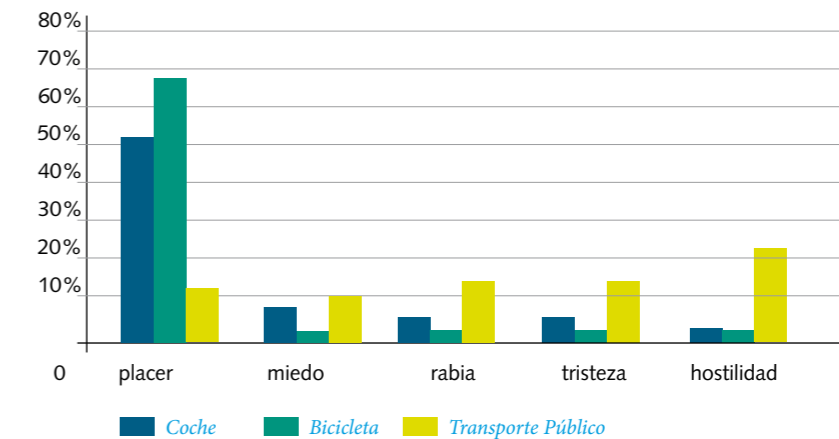


Figura 11: Emociones atribuidas con algunas modas de transporte.

En cualquier caso, junto a todos estos factores cuenta también el de la "política". La política funciona, la política del transporte en bicicleta funciona en los Países Bajos; eso ha quedado suficientemente claro. En el apartado 1.2 ya se dijo algo al respecto: la interacción entre el uso de la bicicleta y la mejora de la seguridad del tráfico es un asunto profundamente relacionado con la política. De los datos aportados por la asociación holandesa de ciclistas Fietsersbond en su estudio comparativo Fietsbalans se desprende, por ejemplo, que hay una relación evidente entre el uso de la bicicleta en un municipio y la calidad de la infraestructura a este propósito. Dicha calidad se midió de forma objetiva con un instrumento de medición y se refleja en los resultados del estudio. (Figura 4@):

En los municipios holandeses con alta puntuación en el estudio Fietsbalans el uso de la bicicleta es de media un 14% superior al de las localidades con un resultado inferior. En 2005 se llevó a cabo un estudio que ofrecía una respuesta justificada a la pregunta sobre cómo explicar las diferencias municipales en cuanto al uso de la bicicleta, y qué papel juegan las políticas del transporte en

bicicleta y las políticas sobre circulación a este respecto. La investigación incluyó 44 factores en su análisis. Estos factores, de naturaleza muy diversa, fueron elegidos conforme al conocimiento de los posibles elementos que influyen en el uso de la bicicleta. El modelo de explicación eventualmente resultante contiene once factores (un conjunto de factores sobre tráfico, economía del territorio, demografía, cultura y geografía). Alrededor de un tercio de la capacidad explicativa de este modelo radica en los cuatro factores que señalan lo que se podría denominar política integral del tráfico. Casi un 73% de las diferencias de uso de las bicicletas de unas ciudades a otras se explica por estos factores. Esto es muy llamativo, y podemos decir, por lo tanto, que este modelo posee un gran poder explicativo.



## 1.8 Bicicleta y salud

Los Países Bajos, al igual que cualquier país occidental, cuentan con un grave problema de falta de ejercicio que, unido a unos malos hábitos alimenticios, se traduce en sobrepeso. El porcentaje de personas con obesidad se sitúa en los Países Bajos en torno al 11%. Los médicos indican que las personas están diseñadas para moverse y que, en este sentido, numerosas personas llevan una vida excesivamente sedentaria, a lo que se suma que también se desplazan sentados (en el coche o en el transporte público). Muchos científicos apuntan a que la bicicleta es el medio de transporte ideal para los desplazamientos entre el domicilio y el trabajo para combatir la falta de actividad física. Media hora de ejercicio ligero al día es suficiente (además de una alimentación sana), lo que puede coincidir perfectamente con los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo: todo el trayecto en bicicleta (hasta 15 km) o en combinación con el transporte público. El estudio demuestra que las bajas por enfermedad entre los empleados que se trasladan en bicicleta son sensiblemente inferiores a las del resto. De este modo, cualquier medida para fomentar el uso de la bicicleta entre los trabajadores se amortizará fácilmente.

## 1.9 Difusión internacional de las experiencias y conocimientos en materia ciclista

La movilidad sostenible es uno de los temas de actualidad 'candentes', con especial atención al cambio climático. Por otra parte, la bicicleta es el medio de transporte más limpio, sostenible, sano y rápido en entornos urbanos. La bicicleta es aprox. 140 veces más sostenible en términos de emisiones de gases de efectos invernadero en comparación con el coche, y también mucho más eficaz que el transporte público. Además, las ciudades más accesibles para ciclistas (como Houten, Groninga y Zwolle) son las que logran una mayor habitabilidad. De ahí que numerosos países y ciudades muestren un interés cada vez mayor en la bicicleta y en el fomento de su uso. Los Países Bajos se consideran, en este sentido, como la cuna y el paraíso de la bicicleta. El resultado es una mayor coordinación para difundir los conocimientos y experiencias de los ciclistas holandeses. Se ha creado una versión internacional de la web de fietsberaad ([www.fietsberaad.org](http://www.fietsberaad.org) o [www.bicicletaspericia.org](http://www.bicicletaspericia.org)) en la que se ofrecerán traducciones (inicialmente y de manera principal al inglés) de las publicaciones y ejemplos de políticas ciclistas en los Países Bajos y en el extranjero. Asimismo, se cuenta con un servicio de atención de preguntas y de presentaciones para personas del extranjero. Este servicio está también disponible a través de [www.fietsberaad.org](http://www.fietsberaad.org) o [www.bicicletaspericia.org](http://www.bicicletaspericia.org).

A large number of bicycles are parked in a row in front of a historic building in Amsterdam. The building has a red brick facade with white decorative elements and a dark roof. The bicycles are of various colors, including black, blue, and red. The scene is set in a city street with a clear blue sky.

# El enfoque holandés en pocas palabras

En el capítulo precedente se concluye que la atención constante prestada por la Administración holandesa a la bicicleta ha tenido un efecto perceptible. Las localidades que desde hace ya tiempo aplican una política orientada a su circulación disfrutan de un uso superior al de otras ciudades. Y también la seguridad del tráfico se beneficia de dicha política. Este capítulo describe de forma global el punto de vista holandés. ¿Cómo se lleva a cabo la política del transporte en bicicleta? ¿Qué partes están involucradas y cómo funcionan la financiación e implementación? Se presta atención al compromiso de los diferentes niveles administrativos (Estado, provincias, regiones urbanas, organismos de obras hidráulicas y municipios). Pero antes se pasa revista a los objetivos de esta política. ¿Por qué la Administración holandesa invierte dinero y trabajo en una política del transporte en bicicleta?

## 2.1 Objetivos de la política del transporte en bicicleta

El fomento del uso de la bicicleta no es un objetivo aislado. Esto, y la creación de disposiciones específicas para este tipo de transporte, sirven a un gran número de objetivos sociales. Para ilustrarlo se muestran a continuación los objetivos del documento relativo a política del transporte en bicicleta del municipio de Amstelveen 2006-2015:

- **Incremento de la accesibilidad de empresas e instalaciones:** de forma directa, mejorando las estructuras destinadas a los clientes y trabajadores que utilizan ya la bicicleta; e indirectamente, fomentando el uso de la bicicleta o un uso combinado de ésta y el transporte público entre los clientes y trabajadores que van en coche. De esta forma se mejora la accesibilidad para el resto del tráfico automovilístico;
- **Mejora de la calidad del ámbito de vida:** de forma directa, ya que muchos ciudadanos aprecian unas instalaciones seguras y confortables destinadas a las bicicletas; e indirectamente, porque la bicicleta reemplaza los desplazamientos cortos en automóvil que en proporción causan gran molestia y ruido;
- **Aumento de la seguridad ciudadana y de tráfico:** tanto objetiva (reducción del número de víctimas de accidentes de tráfico) como subjetiva (reducción de la sensación de inseguridad);
- **Mejora de la salud ciudadana:** directamente: el uso de la bicicleta incorpora el movimiento físico a las actividades cotidianas; e indirectamente: cuando se utiliza la bicicleta, en lugar del automóvil, para los desplazamientos cortos, mejora la calidad del aire;
- **Aumento de las posibilidades de desarrollo:** muchos de los habitantes de Amstelveen con frecuencia no tienen un automóvil a su disposición. Sin embargo, a través de unas estructuras adecuadas y seguras que favorezcan el tráfico de bicicletas pueden desarrollar en gran medida sus actividades. También las personas con discapacidades dependen a menudo de estas infraestructuras. Indirectamente: es importante para la capacidad de autonomía y desarrollo de los niños que puedan desplazarse con independencia a una edad temprana.
- **Reducción de los robos de bicicletas.**

## 2.2 Política municipal del transporte en bicicleta: el tema central desde siempre

La política del transporte en bicicleta en los Países Bajos ha sido desde siempre un asunto primariamente municipal. Los ayuntamientos son responsables de la mayor parte de las disposiciones a favor de los ciclistas. No sólo la infraestructura de las vías, también las facilidades de aparcamiento junto a comercios y escuelas. La red local de carriles para bicicletas es responsabilidad municipal.

En los diferentes ayuntamientos el asunto recibe distintos tratamientos. En algunos municipios se practica una política independiente del transporte en bicicleta, en otros se integra en la política general de tráfico y transporte. Es poco habitual que se dé un programa independiente de desarrollo de medidas para el uso de la bicicleta, generalmente va incorporado en otras medidas de tráfico y ordenación territorial.

Para la realización de la política del transporte en bicicleta es importante que las distintas divisiones estén al corriente de lo que disponen las otras y que los proyectos se realicen de forma integral, de forma que las disposiciones se lleven a cabo de forma efectiva.

El fomento del uso de la bicicleta y la seguridad del tráfico es, dentro de la política específica para este medio de transporte, un objetivo clave para la mayoría de los ayuntamientos. Se trata de hacer de la bicicleta una elección lo más atractiva posible. La construcción de buenas redes ciclistas y aparcamientos son los principales componentes. En la política del transporte en bicicleta de los grandes municipios juega un papel importante la lucha contra los robos. Además de medidas físicas y territoriales para estimular el uso de este medio de transporte, es necesaria la educación y la información.

Cuándo un municipio necesita alguna intervención en el terreno del tráfico ciclista, y cuáles son las medidas que deben tomarse, son cuestiones determinadas en la mayoría de los casos por las cifras de accidentes y los planteamientos del tráfico. Los ayuntamientos realizan también con frecuencia investigaciones pragmáticas de puntos difíciles para sacar conclusiones. Las aportaciones de la asociación nacional de ciclistas son a menudo también una base para las medidas que se adoptan.

### Financiación

Por supuesto, la política del transporte en bicicleta cuesta dinero. Para financiarla, la mayoría de los municipios cuentan con partidas presupuestarias específicas. Con ello tratan de asegurar la continuidad de su implementación. Los ayuntamientos utilizan también a menudo fuentes de financiación externas. Los proyectos destinados al ciclismo pueden con frecuencia incorporarse a otros proyectos de infraestructura de mayor alcance, proyectos de construcción, de seguridad en el tráfico o de ordenación territorial. También pueden solicitar subvenciones, que son gestionadas por las provincias o regiones urbanas (véase 2.2). Para la infraestructura de zonas industriales se aplican muchas veces normas específicas, y cada vez se utilizan más fondos europeos para los proyectos relacionados con el transporte en bicicleta. En algunos municipios se financian los aparcamientos para bicicletas con los ingresos derivados del aparcamiento de automóviles, también por empresas particulares o en colaboración pública y privada.

En aquellos donde la política del transporte en bicicleta es más intensiva se trata a menudo de cantidades muy respetables que se dedican anualmente a la gestión (de infraestructuras) correspondiente. Al mismo tiempo existen fuertes diferencias, que no implican necesariamente que un ayuntamiento con bajo presupuesto "haga poco", sino que a menudo estos municipios consiguen financiar sus instalaciones para el uso de la bicicleta con otros fondos (de forma gratuita). Véanse los ejemplos de [la Tabla 4](#).

	habitantes	presupuesto (fondos propios y subvenciones)	años	Euros por habitante y año
Ámsterdam	742.000	100.000.000	2006 - 2010	26,95
Raalte	28.000	10.436.945	1990 - 2004	24,41
Nimega	159.000	10.000.000	2002 - 2005	15,66
Tilburg	200.000	11.200.000	2006 - 2009	13,98
La Haya	475.000	24.000.000	2002 - 2005	12,62
Groninga	181.000	22.800.000	1989 - 1999	12,60
Bolduque	135.000	8.976.000	2000 - 2005	11,09
Zwolle	113.000	4.500.000	1995 - 1998	9,95
Deventer	69.000	1.361.341	1989 - 1994	3,29

Tabla 4: Ejemplo de algunos datos sobre los presupuestos municipales para la circulación de bicicletas

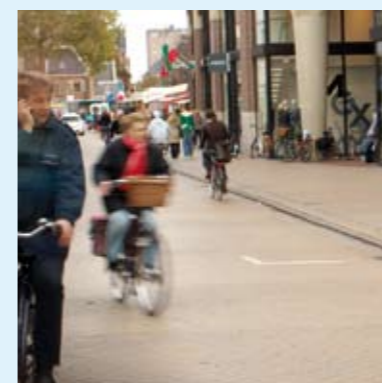


## Ejemplo A Groninga: política coherente

En relación al uso de la bicicleta, la ciudad de Groninga, de 180.000 habitantes, posee el récord ciclista holandés desde hace años: el porcentaje de uso está alrededor del 40%. En 2002 fue designada "Ciudad del año" por la asociación ciclista "Fietzersbond". ¿Cómo lo ha conseguido? La respuesta está en tres palabras clave: política, coherencia y continuidad. El ayuntamiento desempeña una política sólida, intercalada firmemente en la de circulación y transportes. Además, la planificación urbanística ha estado orientada durante décadas con perspectiva y persistencia a una ciudad compacta, por lo que muchas actividades pueden realizarse en bicicleta.

En Groninga la política urbanística está muy orientada hacia una ciudad compacta. La estructura de la ciudad mostraba una fuerte compresión alrededor del año 2000, y su trazado permanece inalterado desde 1980. El ayuntamiento ha trabajado sobre esta política con una perspectiva clara y persistente durante dos o tres décadas. Como consecuencia, entre otras cosas, la mayoría de las distancias se cubren perfectamente en bicicleta. En un radio de tres kilómetros, desde el centro, habitan el 78% de los ciudadanos y se localiza el 90% de los centros de trabajo, casi todos los edificios se encuentran en un radio de cinco kilómetros.

Durante los 70 la administración municipal llegó a la conclusión de que, además del desarrollo económico, también debía desarrollar un casco urbano habitable y pequeño como punto de encuentro para todo tipo de actividades, con una combinación de vida, trabajo, y actividad comercial y a favor de peatones, ciclistas y del transporte público. En 1977 esta idea condujo a la ejecución del plan de circulación que dividía el casco urbano en cuatro sectores. No era posible viajar en coche de un sector a otro, aunque sí lo era en bicicleta y autobús. El tráfico de automóviles se mantuvo fuera del centro de la ciudad y los ciudadanos con destino a algún punto del mismo eran llevados por el itinerario más corto a zonas de aparcamiento cercanas al centro. Durante los 80 y los 90 la normativa de aparcamiento fue firmemente ejecutada. Se introdujo el aparcamiento de pago con tiempo limitado en una amplia zona alrededor del casco.





## Ejemplo B **Ámsterdam: política exhaustiva y organización compleja para el uso de la bicicleta**

En Ámsterdam (que cuenta con aproximadamente 744.000 habitantes) la promoción del uso de la bicicleta es responsabilidad del departamento de Infraestructura de Tráfico y Transporte (Infrastructuur Verkeer en Vervoer, dIVV). En el departamento de Estrategia y Política trabaja un equipo de funcionarios en asuntos relacionados con el tráfico ciclista (60 empleados). El dIVV asesora, coordina y armoniza la política relativa al uso de la bicicleta con los distritos y otros órganos y organizaciones municipales relevantes. La responsabilidad recae en los 14 distritos de la ciudad, que ponen en práctica su propia política, lo que conlleva diferencias de implementación y produce algunos problemas para coordinar la red ciclista. Para lograr una buena gestión, los funcionarios responsables se ven obligados a dedicar un tiempo considerable a las negociaciones. Un breve extracto de las reuniones de coordinación:

- discusiones de armonización dentro del dIVV y con otros departamentos de la ciudad.
- discusiones de armonización con los distritos municipales.
- discusiones en la "Platform Fiets" (plataforma bicicleta), en la que el dIVV, el 'Dienst Ruimtelijke Ontwikkeling' (DRO, o departamento de desarrollo urbanístico) y la "Fietsersbond" (asociación ciclista) se ponen al corriente de las novedades sobre la política que regula el uso de las bicicletas y las medidas estructurales.

### Las aspiraciones de Ámsterdam

Para estimular el empleo de la bicicleta como medio de transporte, Ámsterdam ha redactado un plan a largo plazo para la política relativa a su uso (Meerjarenbeleidsplan Fiets –MJP). En él se detallan los siguientes objetivos para 2010:

- En 2010, al menos un 37% de los residentes utilizará la bicicleta en cada viaje.
- En ese mismo año, Ámsterdam deberá alcanzar un resultado mínimo de 7,5 sobre 10 en la Encuesta de Satisfacción de los Ciclistas.
- En 2010, los robos de bicicletas se habrán reducido en un 40%.

El plan a largo plazo para la política relativa al uso de la bicicleta (2007-2010) está encabezado por los siguientes puntos destacables:

1. Creación de más y mejores instalaciones de aparcamiento para bicicletas
2. Construcción de los tres principales enlaces que faltan en la red ciclista "Hoofdnnet Fiets"
3. Reforzamiento de los enlaces más débiles de la red ciclista "Hoofdnnet Fiets"
4. Administración y mantenimiento adecuado de la red ciclista "Hoofdnnet Fiets"
5. Rigurosa persecución del robo de bicicletas
6. Promoción de la seguridad vial entre los ciclistas
7. Incorporación de nuevas personas al uso de la bicicleta
8. Seguimiento de la evolución del uso de la bicicleta

Las mejoras de la red "Hoofdnnet Fiets" costarán aproximadamente 43 millones de euros en cuatro años. Los tres proyectos más costosos (enlaces que faltan, en forma de puentes y túneles) ascienden a 24 millones. La financiación procederá en gran parte de subsidios regionales, contribuciones de sectores urbanos, el Fondo de Movilidad municipal y el propio presupuesto de la ciudad. El gasto total asumido en la política sobre el uso de bicicletas en Ámsterdam, incluidos los gastos de organización, será de casi 70 millones de euros en el periodo 2007 -2010, excluyendo proyectos específicos de seguridad vial.





## Ejemplo C Zelanda: Plan de acción para las bicicletas

En la provincia de Zelanda la organización coordinadora del ciclismo zelandesa (Zeeuws Coördinatiepunt Fiets) ha establecido el plan de acción para bicicletas. Su objetivo es estimular el uso de este vehículo y conservar como mínimo el número actual, e incluso aumentarlo. Se aspira a conseguir una red completa y segura para la circulación de bicicletas, de forma que resulten atractivas como medio de transporte. Se han conseguido fondos para construir estructuras para las bicicletas a lo largo de las vías provinciales. La provincia implementa parcialmente esta política con autonomía, pero en la mayor parte su función es dirigir la orientación de los municipios y organismos de obras hidráulicas. Se espera especialmente que estimulen lo relativo a la conducta, por ejemplo fomentando el uso de la bicicleta para llevar y recoger a los niños de la escuela.

## Ejemplo D Güeldres: una política amplia y progresista del transporte en bicicleta

La provincia de Güeldres practica una firme política del transporte en bicicleta en aquellos puntos en los que su influencia es efectiva. Inspeccionan sus propios carriles con una bicicleta de prueba, para comprobar dónde hacen falta mejoras (de comodidad). En espacio de dos años destinará 21 millones de euros a la construcción y mejora de los carriles provinciales. También cuenta con una subvención para proyectos municipales de renovación de instalaciones para bicicletas. Se mejorarán y ampliarán los aparcamientos junto a las paradas de autobús, y la provincia también aspira a extender las bicicletas públicas (véase pág. 21 y ejemplo K) a las estaciones pequeñas y de autobús. Entre otras cosas, mediante la innovadora 'fietsbox': un recinto de seguridad automático en el que pueden guardarse de 10 a 16 bicicletas.

Además, en el Veluwe, el mayor espacio natural y recreativo de los Países Bajos, la señalización ha mejorado mucho recientemente con la introducción de la 'red de puntos de empalme'. Por último y muy significativo (y nuevo en los Países Bajos): las rutas ciclistas de larga distancia a través de Güeldres están y serán incorporadas en planes comarcales. De esta forma entran bajo la protección de la política de ordenación territorial: cuando un nuevo desarrollo territorial las perjudique, la provincia sólo dará su consentimiento cuando la plataforma ciclista local, la organización que está detrás de las rutas de larga distancia, llegue a un acuerdo sobre otra ruta alternativa.



### Organismos de obras hidráulicas

Las rutas ciclistas fuera del casco urbano pueden depender de tres tipos de organizaciones administrativas. La mayoría de las rutas ciclistas en el espacio rural pasan por o junto a vías municipales. Una parte menor corresponde a las rutas por vías provinciales. Y en tercer lugar existen también rutas a través de vías administradas por organismos de obras hidráulicas. Ocho de estos organismos, en las provincias costeras occidentales, gestionan dichas vías en el espacio rural. Junto a los ayuntamientos, también ellos implementan una política del transporte en bicicleta, proporcionando estructuras específicas para los ciclistas donde es necesario, en cruces y carriles peligrosos, y sobre todo manteniendo el tráfico de automóviles lejos de las áreas rurales, dentro de lo posible.

## 2.3 Provincias y regiones urbanas: administración regional descentralizada

Además de las 12 provincias, en los Países Bajos funcionan 7 regiones urbanas en las aglomeraciones de las mayores ciudades, que en el terreno específico del tráfico tienen las mismas tareas que las provincias (excepto que no administran sus propias vías). Las 19 "administraciones intermedias", como también se las llama, han obtenido del Estado una posición central en la política de tráfico en los últimos años, debido a una descentralización de gran alcance a nivel estatal. Las provincias y regiones urbanas tienen que ocuparse ahora de tareas de coordinación de la política regional (para de este modo promover una cooperación más sólida entre las localidades). Este compromiso las hace responsables del reparto de la considerable subvención anual que antes administraba el Estado: ayudas para infraestructuras y contribuciones a los transportes públicos, junto con unos 1600 millones de euros anuales para las administraciones locales. De la parte de subvenciones para infraestructuras, en la práctica, casi todas las administraciones intermedias dedican una parte considerable a proyectos relacionados con las bicicletas (también por insistencia de los ayuntamientos).

Más a fondo, las provincias y regiones urbanas tienen a menudo un papel decisivo a la hora de definir y realizar una red de bicicletas regional e interurbana. En este contexto prestan atención al carácter interurbano de estas redes: un carril bici no se detiene en la frontera de un municipio, sino que continúa hacia el siguiente, y en las regiones urbanas se introduce en áreas densamente edificadas (comparables por lo tanto a las redes municipales). Cuando se extienden por toda una provincia, hay mayor énfasis en las redes interurbanas a través del medio rural (y por lo tanto, a menudo, en el uso recreativo de la bicicleta). Los carriles bici funcionales (destinados al desplazamiento encaminado de A a B) y recreativos (destinados al ocio, a través de un entorno atractivo o como ruta a instalaciones recreativas) se integran frecuentemente en la red provincial.

## 2.4 El Estado: apoyo a la política local

La política nacional de espacio y movilidad se determina en diversos planes nacionales. En ellos se establecen los marcos, las administraciones locales trabajan sobre las líneas generales con sus propios planes. En comparación con otros países europeos, en los Países Bajos la política del transporte en bicicleta está muy descentralizada: una descentralización a fondo desde hace mucho tiempo, en lo concerniente a municipalidades y políticas locales, desde la reciente descentralización del Estado en provincias y regiones urbanas.

El papel del Estado en esta política es hoy en día primario y de apoyo. La política del transporte en bicicleta puede y debe hacerse de forma descentralizada: el Estado está ahí para asuntos que necesitan un planteamiento nacional. Pueden diferenciarse cuatro tipos de actividades:

1. la delimitación de ámbitos de actuación para las administraciones locales;
2. la defensa de los intereses relativos a cuestiones que sólo puedan regularse a nivel nacional;
3. la financiación de las políticas locales;
4. el apoyo a las políticas locales con el desarrollo y la difusión de conocimientos.

Los ámbitos de actuación han sido definidos por el Estado en líneas generales en la reciente Nota Mobiliteit (Política de Movilidad). En ella se garantiza un compromiso para la política del transporte en bicicleta: "Todas las administraciones estimulan el uso y la circulación de la bicicleta como medio de transporte principal y como eslabón en la cadena de desplazamientos puerta a puerta. Los municipios, organismos de obras hidráulicas, provincias y regiones urbanas lo logran, entre otras cosas, procurando una red de carriles para bicicletas que cumpla las directrices generales de gestión de transportes de cohesión, rectitud, atractivo, seguridad y confort. Además, las autoridades procuran lugares de aparcamiento para ciclistas que cumplan las expectativas de calidad, cantidad y ubicación".

Los ámbitos en los que sólo puede actuar el Estado son, naturalmente, asuntos jurídicos relativos al reglamento de tráfico y las decisiones de construcción (¡aparcamientos para bicicletas!). También es importante que los lugares de aparcamiento junto a las estaciones se vean integrados en éstas, como parte del proceso de transbordo, y por ello es un asunto que corresponde al Estado, igual que el propio transporte ferroviario. Para ampliar la capacidad (sobre todo sin vigilancia), de forma que sea suficiente para las 380 estaciones, se dispone de un total de 250 millones de euros.

El tercer y último punto, el apoyo financiero y de conocimientos, son cuestiones que el Estado ha trasladado por primera vez a fuentes externas. Poco queda por lo tanto para el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que gestionar. Pero más para otras organizaciones nacionales, cuando se trata de la función informativa.

### Desarrollo y difusión de conocimientos

La función del conocimiento compartido aplicada a la política del transporte en bicicleta está fuertemente desarrollada en los Países Bajos, pero también algo fragmentada. Existen al menos 6 organizaciones, todas de actividad nacional, que juegan un importante papel:

La **Fietsberaad**, financiada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, apoya la política del transporte en bicicleta de las administraciones locales con conocimientos e información. Su misión es fortalecer el tráfico de bicicletas tanto en la calle como en el ámbito político. Fietsberaad, formada

por apenas 20 expertos (sobre todo de los municipios), ayuda a sus grupos destinatarios compartiendo y difundiendo conocimientos, datos estadísticos, experiencia y otras informaciones, sobre todo a través de una revista trimestral y una página web. [www.fietsberaad.org](http://www.fietsberaad.org) o [www.biciletasparicia.org](http://www.biciletasparicia.org)



La **KpVV**, siglas en holandés de Plataforma de Conocimiento sobre Tráfico y Transporte, apoya a las administraciones locales con conocimientos prácticos. Trabaja con cinco temas que son política, movilidad, seguridad, infraestructura y transporte público. Dentro de ellos se presta atención en diferentes frentes al tráfico de bicicletas.



**CROW** es la plataforma nacional de conocimientos sobre infraestructuras, tráfico, transporte y espacios públicos. Posibilitan la aplicación del conocimiento a la práctica. Especialmente mediante recomendaciones, directrices y regulaciones ampliamente sostenidas, recogidas en un gran número de publicaciones. Para el tráfico de bicicletas hay también diferentes regulaciones y publicaciones, sobre todo la Leidraad Fietsparkeren, manual sobre el aparcamiento de bicicletas, y la recientemente revisada Ontwerprijzer Fietsverkeer (véase capítulo 4).




**Fietsersbond** es la asociación de ciclistas de los Países Bajos, con una oficina nacional y 130 divisiones locales. Financiada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, lleva a cabo el estudio comparativo Fietsbalans, dirigido a estimular las políticas municipales del transporte en bicicleta. El Fietsbalans, que mide el verdadero ambiente y las circunstancias que rodean a los ciclistas por municipios, estuvo representado en 125 ayuntamientos en el periodo 2000-2004. Cada municipio estudiado recibió un extenso informe en el que, a partir de diez criterios, se hacía una evaluación relativa sobre el ambiente para el ciclismo. Con los resultados en la mano, la división local de Fietsersbond pide a las autoridades municipales mejoras concretas para los ciclistas. Desde 2006 se aplica un método ligeramente renovado (Fietsbalans 2).



La **Stichting Landelijk Fietsplatform** es un punto de coordinación independiente para el ciclismo recreativo en los Países Bajos. En la plataforma están representadas administraciones nacionales y regionales y organizaciones específicas. Fomenta las posibilidades de practicar el ciclismo recreativo en este país; para ello desarrolla y gestiona las rutas recreativas nacionales, con apoyo financiero estatal (Ministerio de Agricultura, Naturaleza y Calidad Alimentaria). Junto a SLF está también la ANWB, la gran organización defensora de los intereses en el ámbito de las vacaciones, el ocio y la movilidad, que también se ocupa del conocimiento en la política del transporte en bicicleta. La ANWB procura, por ejemplo, mucha señalización, y en general está más involucrada en el uso recreativo de la bicicleta.



Finalmente **SenterNovem**, organización vinculada al Estado ("organismo") para subvencionar innovaciones orientadas al medio ambiente y la sostenibilidad, cuenta con diferentes programas para regular las subvenciones, en los que en principio también pueden encontrar apoyo proyectos innovadores de política del transporte en bicicleta. Se trata a menudo de presupuestos considerables (regulación de las emisiones de CO2 en el transporte de personas: 3 millones de euros; programa de gestión de movilidad: 2 millones de euros) y en la práctica apoyan algunos proyectos relacionados con la bicicleta, sobre todo asuntos de aparcamiento y alquileres.



# Disposiciones para todos los grupos destinatarios

En el capítulo 1 se esboza hasta qué punto el uso de la bicicleta es en los Países Bajos una cuestión “de todos y para todos”: La bicicleta juega un serio papel en absolutamente todos los motivos importantes de desplazamiento. Los motivos del viaje son también buenos puntos de referencia para estimular el uso de la bicicleta: ¿por qué motivo se puede escoger la bicicleta, y cómo se puede promover? Los diferentes usos de la bicicleta proporcionan diferentes puntos de apoyo para una política orientada.

Especialmente existe mucha experiencia en política del transporte en bicicleta orientada a los desplazamientos de casa al trabajo, de compras y a la escuela. Estos motivos de desplazamiento se señalan como transporte funcional. Además existe otro motivo en el que el propósito del desplazamiento no es el objetivo final del viaje: cuando se utiliza la bicicleta para, por ejemplo, ir a la estación. Estos desplazamientos en cadena ofrecen también muchas oportunidades para una política exitosa. Y por último existe el uso recreativo, en el que la propia excursión en bicicleta es en gran parte el objetivo del viaje.

## Ejemplo E Houten y Veenendaal: tráfico de bicicletas y comercio floreciente

La mayoría de las tiendas de Houten (unos 43.000 habitantes) quedan en el centro de este municipio organizado para los ciclistas. Los habitantes hacen casi todas sus compras alimentarias y la mitad de las no alimentarias en la propia localidad. La cifra de ventas por metro cuadrado de superficie comercial era en un estudio de hace unos años considerablemente superior a la media holandesa.

Veenendaal (con unos 60.000 habitantes) es, por el uso y la política del transporte en bicicleta, una auténtica ciudad ciclista. Pero también una auténtica ciudad comercial. Una oferta que en 2004 le valió el título de "mejor ciudad de compras de la provincia de Utrecht" en combinación con una capacidad de adquisición sin precedentes de sus habitantes. Un paraíso para el comercio minorista, según parece. Y eso en Veenendaal va a la par con una gran atención a la política del transporte en bicicleta.



## 3.1 De recados en bicicleta

### Contexto

Incluso en los Países Bajos existe a veces una creencia errónea: los ciclistas aportan poco dinero a la caja, por eso es más importante para los comercios la accesibilidad para automóviles. En realidad no parece que ese sea el caso: los visitantes que van en bicicleta gastan menos cada vez, pero acuden más a menudo. Por supuesto que esto varía según el centro de cada ciudad, pero tanto algunas investigaciones anteriores en Utrecht como otras nuevas en Breda (un ciclista gasta al día casi la mitad más que un automovilista) y Groninga lo han demostrado. Las cifras de Groninga son reveladoras:

La *Tabla 5* muestra los beneficios que recibe el centro de la ciudad de Groninga por cada medio de transporte. En suma, considerando el total de visitantes y el volumen total de ventas, la bicicleta también es del mayor interés económico: el 31% de los visitantes y el 34% de las ventas. Esto obviamente interesa a los ciudadanos de Groninga: el 46% de los ciudadanos de esta ciudad se desplaza al centro en bicicleta, lo que supone un 56% de las ventas a ciudadanos. Los visitantes de la zona y los de fuera de los Países Bajos tienen una ligera preferencia por el transporte público que por sus coches, pero los visitantes que llegan en sus propios vehículos gastan grandes cantidades.

Además existe una interesante paradoja que parece dirigida especialmente al comercio: cuantos más clientes que residan cerca pasen del coche a la bicicleta, más aparcamiento quedará para (los coches de) los clientes que vivan más lejos. Precisamente por estos motivos la agrupación profesional holandesa del comercio minorista declaró que lo mejor que pueden hacer las tiendas al por menor es tomar iniciativas adicionales. "Piensen en la creación de un aparcamiento para bicicletas en edificios particulares de centros comerciales o centros urbanos". Porque, según razonaba además esta organización de minoristas: más ciclistas de la propia ciudad significan más espacio de aparcamiento para los vehículos de los visitantes de fuera de la región.

### Medidas

Una política eficiente del transporte en bicicleta en los centros de las ciudades debe estar especialmente dirigida a estimular a los residentes locales a visitar el centro en bicicleta. Eso requiere un planteamiento más amplio que sencillamente construir o mejorar las instalaciones específicas: exige una visión más integral. En ella se incluye una política centrada de aparcamiento (¿cuánta capacidad puede ofrecerse a los automóviles y hasta dónde en el centro?) y opciones específicas de circulación.

Como parte de un plan integral para un centro de ciudad las facilidades de aparcamiento son de gran importancia. El consumidor quiere poder dejar su bici en un lugar seguro, y cercano al lugar de destino. Eso resulta ser una importante consideración al escoger el modo de transporte. En muchas localidades la capacidad de aparcamiento para bicicletas es demasiado escasa en las horas punta. En los últimos años se ha demostrado que los aparcamientos con vigilancia gratuita en las inmediaciones de un espacio peatonal persuaden a muchos ciclistas a dejar ahí su vehículo (a cierta distancia de su destino), con lo que se reduce la molestia de las bicicletas aparcadas aquí y allá junto a los comercios.

	Proporción de visitantes				Proporción facturación realizada			
	caminantes	en bicicleta	transporte público	coche	caminantes	en bicicleta	transporte público	coche
Origen del visitante Local	32%	46%	13%	9%	19%	56%	14%	25%
Regional	1%	22%	41%	36%	0%	21%	32%	40%
Superregional	5%	7%	48%	39%	4%	5%	39%	37%
total	20%	31%	27%	21%	11%	34%	25%	35%

Tabla 5: Datos de 2004 sobre transeúntes en el centro de Groninga, porcentaje de los principales medios de transporte en cuanto al número de visitantes y la facturación realizada.

## Ejemplo F Bicicletas de la empresa: medida eficaz de los empleadores

Bicicletas de la empresa: medida eficaz de los empleadores

Muchos empleadores han facilitado a sus trabajadores, de una forma “fiscalmente ventajosa”, bicicletas de la empresa. Una simple medida que, incluso en los Países Bajos (donde el uso de bicicletas ya es muy alto) parece tener algún efecto. Los trabajadores parecen sentirse moralmente estimulados para utilizarla con más frecuencia cuando aceptan una bicicleta gratuita del jefe (tabla

Uso de la bicicleta por empleados (en %)

Uso de la bicicleta	antes	tras	diferencia
Siempre	42,2	47,3	5,1
Mucho	11,3	17,5	6,2
regular	18,3	24,2	5,9
Incidental	13,2	7,5	-5,7
nunca	15	3,5	-11,5

Tabla 6: El uso de la bicicleta por empleados, antes y tras obtener una bicicleta del empleador (Fuente: Van de Ven & Partners / Nationale Fiets Projecten (Proyectos Nacional de Bicicletas, 2002)

## Ejemplo G Sistema “Trappers”: innovación en la gestión de movilidad

Trappers (pedales) es un sistema para que los trabajadores se movilicen en bicicleta: la bici va equipada con un pequeño transmisor; en el trabajo hay un registro, que detecta la bicicleta cuando se encuentra en la vecindad; cada vez que el trabajador va al trabajo en bicicleta gana una cantidad de puntos, que puede gastar en productos y excursiones en la tienda “Trappershop” en Internet. Este sistema no supone gastos para el trabajador.



## 3.2 En bicicleta al trabajo

Contexto

Los problemas de tráfico se producen sobre todo en las horas punta, cuando los trabajadores se desplazan de o hacia el trabajo. Por lo tanto, es muy interesante estimular debidamente el uso de la bicicleta en este trayecto. Es sin duda relevante para empresas e instituciones que tienen que luchar contra una gran escasez de aparcamientos. La popularidad de la bicicleta para estos desplazamientos no ha disminuido: el gran aumento del uso del automóvil vale, sobre todo, para las largas distancias. La mayoría opinan que un viaje de media hora es aceptable para ir al trabajo. Quien utilice la bicicleta recorre sin problemas 7,5 km en ese tiempo.

Se trata de una cifra interesante, porque de todos los trabajadores de los Países Bajos la mitad viven dentro de esa distancia del trabajo. Por ello el 45% elige la bicicleta; pero sin duda pueden ser más. El que va al trabajo en bicicleta no necesita realmente visitar el gimnasio (ya viva a un cuarto de hora del trabajo), porque una persona con una mala forma física puede mejorar su capacidad de rendimiento en un 10% si recorre una distancia de tres kilómetros tres veces por semana. Los resultados son los mismos que con un programa de entrenamiento.

Medidas

Existe una amplia gama de medidas posibles para estimular con éxito el uso de la bicicleta en el viaje de ida y vuelta al trabajo. Las oportunidades de éxito parecen aumentar cuando los municipios, industrias y comercios trabajan juntos. Buenas rutas y carriles para bicicletas (necesarios en general para ser útiles a los ciclistas) son y seguirán siendo lo principal. Ese es generalmente un asunto de la administración, pero también las propias empresas pueden estimular el uso de la bicicleta, por ejemplo si los empleadores facilitan bicicletas a los trabajadores que vivan a una distancia adecuada.

Las medidas para estimular el uso de la bicicleta en el trayecto del trabajo no tienen que ser extensivas para surtir efecto. Una evaluación de un centenar de planes de transporte de grandes empresas dio como resultado que la aplicación de medidas relativamente sencillas lo aumentaba en una media de 3 puntos porcentuales. Se trataba de ofrecer buenos aparcamientos, una ducha o, por ejemplo, una bicicleta de la empresa.

Mayor uso de la bicicleta para ir al trabajo

Hasta hace poco, se consideraba realista una distancia máxima de 7,5 km para todo el trayecto en bicicleta. Cada vez se realizan más trayectos interlocales entre el domicilio y el trabajo con escasos obstáculos y utilizando, a veces, auténticas autopistas ciclistas. En el marco del proyecto Fileproof, se han llevado a cabo cinco de estas rutas. En todo el país existe interés por las rutas ciclistas para trayectos de mayor distancia. De este modo se pueden hacer realidad trayectos de hasta 15 km en los que las bicicletas podrían desarrollar una velocidad media de 25-30 km/h, lo que las sitúa a escasa distancia de otros medios de transporte, llegando a superarlos en zonas con mayor congestión de tráfico.

De este modo, nos encontramos ante una gran oportunidad de implantación de la bicicleta para mejorar la accesibilidad y reducir los atascos. Por su parte, las empresas cada vez fomentan más el uso de la bicicleta teniendo asimismo en cuenta las ventajas para la salud. Considerando que las empresas, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Gestión Ambiental, están obligadas a reducir en la medida de lo posible las emisiones derivadas de los desplazamientos con origen y destino en las mismas, se estimulará cada vez más el uso de la bicicleta (emisión 0). El Grupo de Trabajo



de Gestión de Movilidad, en el que las empresas y las administraciones públicas colaboran para fomentar alternativas al uso del coche, lanzará en otoño de 2008 medidas para las empresas que estimulen el uso de la bicicleta como una prima ciclista o la introducción de un complemento de movilidad.

Esta última medida resulta especialmente eficaz a la hora de fomentar el uso de la bicicleta. El sistema, que ya se encuentra implantado en varias empresas, implica que los trabajadores perciben una cantidad fija para los desplazamientos entre su domicilio y el trabajo. Eso sí, deben seguir corriendo con todos los gastos efectivos derivados de los desplazamientos entre su domicilio y el trabajo como los gastos de coche, aparcamiento en el lugar de trabajo, abonos de transporte público, etc. El importe sobrante tras deducir estos gastos es lo que le queda al trabajador. Debido a que la bicicleta es, sin duda, el medio de transporte más económico, los trabajadores que utilicen la bicicleta serán los que más se beneficien de esta medida.





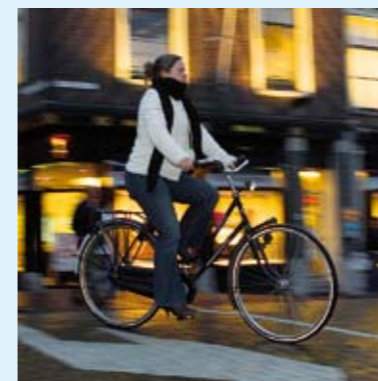
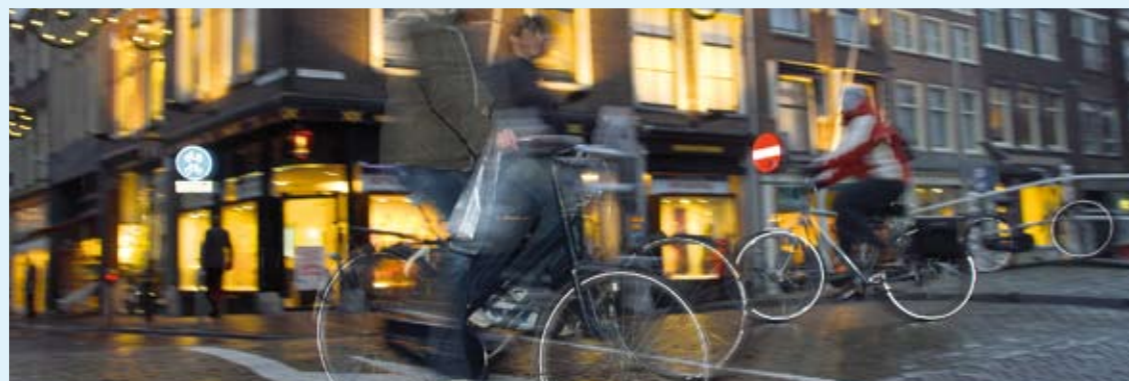
## Ejemplo H: Mayor seguridad para los niños en Delft

La seguridad del entorno social y vial hace posible que los niños puedan empezar antes a utilizar la bicicleta para desplazarse por sus propios medios a la escuela, los centros deportivos o de salud y/o centros extraescolares. Este objetivo es lo que se persigue con el proyecto "Seguridad para los niños en el municipio de Delft" (con unos 95.000 habitantes). Los departamentos municipales de Distritos y Movilidad trabajan en colaboración con las escuelas, la policía, las organizaciones de seguridad vial y los padres.

### Una selección de los proyectos que incluye:

1. Entorno escolar seguro: tres escuelas han firmado acuerdos con los padres, la policía y el ayuntamiento. Diversos grupos trabajan ideando medidas y llevándolas a la práctica para mejorar la seguridad de los niños en las escuelas y su entorno.
2. Desde el asiento trasero a la bicicleta: el objetivo de este proyecto es que los niños tengan autonomía para desplazarse en bicicleta de casa a la escuela, el club deportivo u otra actividad. Se está llevando a cabo una prueba en tres localizaciones de entorno extraescolar para dejar que los niños cojan la bicicleta sin supervisión.
3. "Kindlint": las Kindlint, o cintas infantiles, son rutas diseñadas para niños. En Delft se está trabajando intensamente en dos de ellas. Este proyecto combina instalaciones de juegos, habilitación de espacios, seguridad vial y lecciones de circulación. Los niños pueden utilizar estas rutas para moverse con autonomía como parte de un juego, desplazándose a lugares a los que les gusta ir.
4. Aparcamientos para bicicletas: el ayuntamiento ha comenzado a inventariar todos los aparcamientos disponibles para las escuelas primarias de Delft. Con ayuda de una lista de comprobaciones se evalúa si son suficientes y si cumplen las necesidades cualitativas. Los resultados se traducen en un programa de ejecución.
5. Profesores de circulación: las lecciones prácticas son importantes para los niños que están aprendiendo a manejarse con el tráfico. En Delft hay un grupo de profesores que imparte lecciones prácticas a todos los grupos. También dan clases a los otros profesores, para que puedan continuar ellos mismos transcurridos tres años.

Cuando haya concluido el proyecto, se espera que las escuelas se hayan entusiasmado con la idea y la continúen por su propia iniciativa.



## Ejemplo I La Haya: aparcamiento vigilado en la escuela secundaria

Un aparcamiento vigilado en las escuelas secundarias puede suponer una diferencia notable, según demuestra la experiencia de La Haya (unos 445.000 habitantes). Hoy en día, de los 420 estudiantes del instituto Johan de Witt al menos la mitad van en bicicleta: diez veces más que antes (el centro tiene muchos estudiantes inmigrantes, que utilizan la bicicleta muy por debajo de la media). El ayuntamiento quiere más aparcamientos e invierte unos 20.000 euros por cada escuela, destinados a un espacio cuidadosamente diseñado y con administrador. Los gastos del administrador (unos 6800 euros al año), contratado a través de la organización de aparcamientos Biesieklette, van por cuenta de la escuela. Los aparcamientos vigilados en las escuelas son un fenómeno conocido hace ya tiempo en la ciudad de Groninga. Ahora existen ya en 15 escuelas de enseñanza secundaria.



## 3.3 En bicicleta a la escuela

### Contexto

Los niños van en masa a la escuela en bicicleta, con o sin acompañamiento. Así ha sido siempre y así sigue siendo. De los alumnos de la escuela primaria, el 49% van en bicicleta, el 37% a pie y sólo al 14% los llevan en coche, se trata sobre todo de niños que viven lejos de la escuela. En las escuelas secundarias crece aún más la cantidad de bicicletas. En las ciudades más grandes, sin embargo, se va más a pie y se utiliza más el transporte público.

Incluso aunque, como ya se ha dicho, sólo una media del 14% de los alumnos de primaria van en coche, la situación del tráfico en la puerta de la escuela es a menudo peligrosa y caótica. El primer motivo es que el porcentaje no deja de ser una media. E incluso esa media en seguida presenta problemas (14% de 250 niños: 35 niños en unos 25 coches, y los 25 tratando de aparcar justo ante la escuela al mismo tiempo...). También influye que muchas escuelas están situadas en calles residenciales estrechas con pocas facilidades de aparcamiento, o justo al lado de calles de mucho tráfico. Por ello es deseable en muchos casos prestar atención al peligro y evitar las molestias producidas por los vehículos de los padres que vienen a traer o recoger a sus hijos.

### Medidas

Las rutas ciclistas a las escuelas de enseñanza básica están mal conectadas: la distancia a la escuela básica siempre es corta. Los caminos sólo pueden considerarse rutas escolares en la vecindad de las escuelas. Una mejora de dichas rutas equivale de inmediato al planteamiento de la seguridad del tráfico en toda la zona, o en todo el centro del pueblo.

La mejora del entorno escolar exige un enfoque amplio, que integre numerosos instrumentos. No se reduce a las medidas estructurales, también está la educación vial, el mantenimiento y la comunicación con los mayores. La responsabilidad compartida es un concepto clave para solucionar los problemas de las rutas escolares. En los asuntos de tráfico en el entorno escolar hay siempre muchas partes implicadas: la dirección del colegio, los padres (el tráfico), los profesores, los propios niños, y también los vecinos de la zona, la policía y el ayuntamiento.





## Ejemplo J Uso recreativo de la bicicleta en Zelanda

Para fomentar el ciclismo recreativo, la provincia de Zelanda necesita contar con una infraestructura segura y adecuada, buena señalización y medidas de apoyo como lugares de descanso. Las rutas ciclistas conectan la oferta de facilidades y alojamientos turísticos, para los turistas y para los locales. Para ofrecer al que disfruta de su ocio más instalaciones y comodidades se ha incorporado a la señalización la infraestructura de enlaces y puntos clave. El sistema de empalmes se inició en Flandes: en los puntos principales de enlace (cruces) se colocan señales con números. Para componer una ruta sólo hay que conectar estos números. La promoción de este sistema es una tarea de la oficina de turismo holandesa (VVV) y la Oficina de Turismo de Zelanda.

Los puntos clave, conocidos también como “enlaces verdes”, son lugares en los que las personas que disfrutan del ocio pueden cambiar de medio de transporte. Gracias a ellos es posible, incluso desde una distancia considerable, llegar a un lugar recreativo para andar en bicicleta, pasear, patinar, montar a caballo o en canoa. Se puede llegar en automóvil a estos puntos de intercambio, aparcar allí (incluso para periodos largos) y cambiar de medio de transporte. En los puntos intercambiadores, por lo tanto, no sólo es necesario disponer de buenas vías y caminos, se necesitan también aparcamientos y la posibilidad de, por ejemplo, alquilar bicicletas. En la mayoría de los intercambiadores también es posible comer o beber algo. Además, los visitantes pueden obtener información sobre el entorno en el mismo lugar. La temporada turística de 2006 comenzó con 6 enlaces verdes.

## 3.4 Bicicletas y actividades recreativas

### Contexto

Alrededor de un 70% de los holandeses coge de vez en cuando la bicicleta para hacer una excursión recreativa. Después del paseo, el ciclismo es la principal actividad de ocio diaria. También se usa masivamente para desplazarse a otros destinos de ocio: unas 232 millones de veces al año.

En los Países Bajos existen distintos tipos de rutas y redes para excursiones recreativas a disposición de los ciclistas:

- Rutas nacionales: una red nacional de rutas continuas que hace posible recorrer grandes circuitos. En total existen 6.500 km de dichas rutas, de los que casi 4.500 están señalizados en ambas direcciones.
- Circuitos ciclistas: son las rutas de circuitos regionales. Las hay de todo tipo y longitud, incluyendo rutas temáticas de larga distancia. También existen ocho circuitos ciclistas largos señalizados. El uso de los circuitos es menos flexible, por lo general es necesario seguir la ruta completa para regresar al inicio. Sólo existen en forma de excursiones de un día. Los ayuntamientos, regiones o provincias (y también las iniciativas privadas) son los responsables de estas rutas.
- Redes regionales (de empalmes): una densa red regional que posibilita muchos de los circuitos de la región. Comprende ya más de 3.700 km señalizados en las dos direcciones. Los ayuntamientos, regiones o provincias (y también las iniciativas privadas) son los responsables de esta red.

### Medidas

A veces es difícil diferenciar las medidas destinadas principalmente al uso recreativo de la bicicleta de las orientadas a otros usos. Una red de carriles bici en el entorno rural servirá siempre también a propósitos recreativos, y no sólo a los ciclistas que deseen desplazarse de A a B, mientras que los trasbordadores para bicicletas y peatones con fines recreativos pueden utilizarse también para desplazamientos de casa al trabajo en los meses de verano. O dicho de otra forma: a menudo la política del transporte en bicicleta es aplicable tanto al uso funcional como al recreativo.

Se desprende de diversas investigaciones que el 40% de los cicloturistas utilizan rutas establecidas. La oferta de rutas es enorme y muy diversa, tanto en longitud como en señalización. Un 60% de los ciclistas utiliza las rutas señalizadas. La cantidad de redes de rutas ciclistas aumenta por lo tanto, tanto en los Países Bajos como en Bélgica.





## Ejemplo K La bicicleta pública

En un creciente número de ciudades del extranjero (Berlín, París, Viena, Barcelona, Roma, etc.) se han puesto en marcha con gran éxito sistemas de bicicletas de préstamo. Considerando el elevado grado de posesión de bicicletas en los Países Bajos, aún no existe ningún sistema de préstamo de bicicletas en las ciudades holandesas. Sí que existe, también en los Países Bajos, la necesidad de disponer rápidamente de una bicicleta para los desplazamientos posteriores en otra ciudad. Para ello se ha puesto en marcha la bicicleta pública: Tras leer el carnet o abono de transporte público, el viajero recibe una bicicleta para su uso. La bicicleta se escanea en el momento de su devolución. El precio del alquiler se sitúa en 2,85 euros por veinte horas y se carga de forma automática. Los gastos de abono ascienden a 9,50 euros al año. Los clientes se muestran satisfechos, especialmente por la facilidad, la rapidez y el bajo coste. Tras su puesta en marcha en 2003 el sistema de bicicletas públicas cuenta actualmente con 470.000 alquileres anuales y 165 puntos/ estaciones de alquiler en 2008. La bicicleta pública (que ha pasado a ser propiedad de los ferrocarriles holandeses) se utiliza principalmente para desplazamientos de negocios (49 por ciento). Gracias a la bicicleta pública, el 35 por ciento de sus abonados viaja más en tren y el 12 por ciento deja el coche aparcado con cierta frecuencia o de manera regular. El objetivo consiste en superar el millón de desplazamientos en 2011. Por otra parte, la bicicleta pública se ha impuesto la meta de convertirse en un medio de alquiler urbano, por lo que incrementará su presencia en lugares diferentes a las estaciones como, por ejemplo, grandes estaciones de autobús, el centro de las ciudades, polígonos industriales y embarcaderos de trasbordadores.

## 3.5 Ciclismo encadenado – la combinación con el transporte público

### Contexto

La bicicleta también es un medio sumamente adecuado para el transporte previo o posterior en los viajes de larga distancia, combinada con el transporte público. Ofrece grandes ventajas: transporta rápidamente al viajero de la puerta de su casa a la parada o estación, sin tiempo de espera (algo que rara vez puede ofrecer el transporte público), y el transporte público le lleva a una mayor distancia de forma rápida y cómoda a su destino (algo difícil en bicicleta). Por lo tanto, ambos medios de transporte compensan sus puntos débiles, y juntos forman una cadena fuerte.

Por lo menos el 33% de los viajeros de tren coge la bicicleta para desplazarse de casa a la estación. Los demás viajeros van a pie (otro tercio) o con otro transporte público o el automóvil. La explicación del elevado uso de la bicicleta reside sobre todo en el hecho de que el 45% de los holandeses vive a menos de 3 km de una estación, lo que supone una distancia más que aceptable para la bicicleta.

Debido, en parte, al fuerte crecimiento del uso de la bicicleta para ir a la estación y al aumento del uso del tren, se ha producido una importante escasez de plazas de estacionamiento. Los pronósticos para el año 2010 plantean un crecimiento del uso del tren de un 5% anual.

Esto significa que se necesita un impulso adicional para ampliar el número de plazas de estacionamiento para bicicletas. El objetivo consiste en que la oferta debe cubrir las necesidades. En el plan de actuación 'groeï op het spoor' (crecimiento ferroviario) se han destinado €50 millones adicionales para estacionamientos para bicicletas. Asimismo, se está analizando el modo de estimular la participación de los municipios en la resolución del problema de las llamadas bicicletas 'huérfanas' (no estacionadas en zonas designadas a tal efecto).

Hasta hoy, el número de bicicletas que esperaban en las estaciones se calculaba por debajo del real. En las horas punta, en la estación central de Ámsterdam esperan más de 20.000 bicicletas, en la de Leiden casi el mismo número. En la estación central de Utrecht está planeado el mayor aparcamiento: 17.500 plazas vigiladas y no vigiladas.

Como medio de transporte posterior, de la estación al destino (trabajo, escuela, etc.) la bicicleta juega un papel más modesto. Esto es debido a que la mayoría de los viajeros de tren no pueden acceder a una con rapidez y de forma económica. Sólo los viajeros muy regulares desean o pueden tener una bicicleta propia en la estación de destino; además, no todas las estaciones tienen un aparcamiento vigilado con suficientes plazas. Una pequeña parte de los viajeros lleva en el tren una bicicleta plegable.

### Medidas

La eficacia de la combinación de bicicleta y tren depende en gran medida de las instalaciones de aparcamiento y almacenamiento de bicicletas en la estación. Los ciclistas deben poder elegir entre un lugar gratuito sin vigilancia y un lugar seguro y vigilado. Cuanto más cumplan los aparcamientos sus necesidades, más a menudo utilizarán la cadena de bicicleta y tren en lugar del automóvil. Hasta 2010 ProRail, la empresa que administra la infraestructura ferroviaria en nombre del Gobierno holandés, realizará una sólida ampliación y mejora cualitativa de las plazas de aparca-



miento para bicicletas en todas las estaciones. El objetivo es que finalmente todas ellas tengan una capacidad adecuada de aparcamiento, con y sin vigilancia, que satisfaga la demanda.

Un problema específico de las estaciones son las bicicletas abandonadas o las aparcadas por largos periodos. Casi un 15% de las dejadas en aparcamientos no vigilados en las estaciones centrales permanecen allí inmóviles durante más de cuatro semanas. Si se consigue reducir esa cantidad, repercutirá en el espacio y los costes de nuevas instalaciones. Por supuesto, la retirada de bicicletas que llevan mucho tiempo sin usarse debe hacerse con las debidas precauciones.





## Ejemplo L El almacén en Leiden y el edificio de bicicletas en Ámsterdam

En la estación central de Leiden hay, medio escondido bajo la superficie completamente renovada de la estación, una fantástica oportunidad de aparcar la bicicleta: un espacio de aparcamiento cubierto, sin vigilancia, en las profundidades de la plaza de la estación. El uso de una esbelta construcción de acero con baldosas de cristal parece hacer flotar la parada de taxis, situada encima. El lugar se inauguró oficialmente en 2002 y ofrece aparcamiento para 2.050 bicicletas, en filas de dos una sobre otra, con colgadores. La distancia entre bicicletas es de 40 cm (no la habitual de 30 cm), lo que disminuye las probabilidades de que el manillar y los frenos se enreden.

Debido a las obras a gran escala, la capacidad de aparcamiento de la Estación Central de Ámsterdam descendió de manera espectacular. En 2003, como solución temporal, se construyó un aparcamiento multipisos para bicicletas: 2.500 plazas en una estructura de 200 metros de longitud, 14 metros de anchura y una altura de tres plantas. El aparcamiento es gratuito, está cubierto y administrado 24 horas al día. Sin embargo, este piso junto con los demás lugares no vigilados y los aparcamientos con vigilancia siguen sin ofrecer suficiente capacidad. Por ello se recurrió a la ingeniosa idea de proporcionar 1.500 plazas en un viejo ferry y pontón en el canal detrás de la estación, durante el periodo de obras hasta 2012.

## Ejemplo M Park & Bike Ámsterdam

Ámsterdam (con unos 742.000 habitantes) recibe un gran número de visitantes que llegan a la ciudad en coche. Encontrar aparcamiento en el centro presenta un gran problema, por lo que el municipio ha buscado alternativas, como el servicio Park & Bike (P+B). Muchos lugares e instalaciones son de difícil acceso para el transporte público, siendo la bicicleta una buena alternativa de transporte una vez que se deja el coche.

Park & Bike, aparque y coja una bicicleta. El visitante aparca el coche en un garaje y alquila una bicicleta pagando sólo el precio del aparcamiento. En Ámsterdam hay dos puntos Park & Bike: en el Estadio Olímpico (50 bicicletas de alquiler) y en la estación Sloterdijk (30 bicicletas). Entre abril y septiembre el 60% son utilizadas por visitantes imprevistos. El municipio considera el servicio Park & Bike como una forma de promocionar la ciudad. Se consideran un servicio para turistas y visitantes imprevistos, por lo que el ayuntamiento cubre los costes.



# Puesta en práctica de las medidas

En el capítulo 3 se habla de los servicios que se pretenden crear para cada grupo de usuarios; este último capítulo profundiza en las medidas concretas llevadas a la práctica. Se tratan, por orden: el ordenamiento territorial, la infraestructura vial, los aparcamientos para bicicletas, las medidas para combatir el robo y finalmente la educación, información y mantenimiento.





## Ejemplo N Houten: estructura territorial orientada al tráfico lento

La estructura territorial de Houten sigue siendo un ejemplo especial: se trata de una ciudad nueva en los alrededores de Utrecht, que cuenta ya con 43.000 habitantes. La estación de ferrocarril forma, junto con el centro comercial, el núcleo de la ciudad. A su alrededor se encuentran las principales instalaciones de uso no cotidiano y algunas zonas de oficinas. Las zonas residenciales están ubicadas alrededor del centro, con una densidad decreciente. Desde el núcleo urbano se ramifica hacia ellas una red peatonal y ciclista en forma de estrella. Pese a ello, todo el mundo puede ir en coche, pero el tráfico de coches debe ir por la rotonda de una zona residencial a otra o al centro. Por ello, en muchos casos resulta más atractivo ir a pie o en bicicleta, y también más rápido. El resultado es que en Houten se camina, y sobre todo se va en bicicleta, generalmente más que en otros núcleos similares.



## 4.1 Política territorial: destinos próximos

El Gobierno holandés ha intervenido siempre en gran medida en la organización territorial. Un motivo importante es la escasez de espacio en este poblado país. Los dos principios fundamentales en la expansión de las ciudades son la proximidad y las ciudades compactas. El uso de la bicicleta sale beneficiado de ello. Resulta evidente: cuanto más cerca vivan las personas de su destino (el trabajo, tiendas, escuelas, etc.) más desplazamientos cortos realizarán. Y cuantos más desplazamientos cortos hagan, más fácil les resultará la elección de la bicicleta. Las cifras lo sostienen: las personas que viven a un máximo de 3 km del centro de las ciudades hacen el 27% de sus desplazamientos sobre distancias cortas. Los que viven más lejos del centro, o en localidades más pequeñas, se desplazan en distancias cortas el 22% de las veces.

La elección del lugar de la nueva vivienda influye en la forma en que las personas viajan (o pueden viajar). Es importante que las nuevas ubicaciones de trabajo y, sobre todo, de residencia, no se sitúen al borde de extensas periferias, sino dentro de la distancia de 3 km del centro de ciudades grandes y medianas. Si no existe espacio disponible, se prefiere construir una nueva ciudad o un nuevo centro urbano a la expansión de los márgenes de la ciudad.

## 4.2 Infraestructura vial para ciclistas

La política holandesa del transporte en bicicleta ha puesto el acento tradicionalmente en la mejora de las infraestructuras viales. Para muchas personas, la construcción de carriles bici es también sinónimo de esta política, pero la infraestructura adaptada a la bicicleta va más allá: también cuenta el diseño de, por ejemplo, cruces, rotondas o semáforos.

La mayoría de los expertos de los Países Bajos siguen las recomendaciones de CROW (véase el párrafo 2.3) para proyectar la infraestructura vial. En 1993, CROW publicó la primera versión de su manual de indicaciones para el desarrollo de estructuras para bicicletas, bajo el título "Sign up for the bike: Design manual for a cycle-friendly infrastructure", que ha sido traducido al inglés. El manual describe todos los pasos, desde la decisión de fomentar el uso de la bicicleta hasta la realización física del proyecto. En 2006 fue completamente revisado, y se espera que también esta 2ª versión se traduzca al inglés. El manual introdujo los cinco requisitos fundamentales para conseguir una infraestructura adaptada a las bicicletas.

### Los cinco requisitos principales de una infraestructura adaptada a las bicicletas

El objetivo de la fuerte orientación al tráfico y las infraestructuras en la política del transporte en bicicleta no es sólo la mejora de la seguridad del tráfico. En las líneas de desarrollo, se destaca que la seguridad es "sólo" uno de los cinco requisitos. Los otros cuatro son:

## Ejemplo O Zwolle: red ciclista independiente

Zwolle (100.000 habitantes) aparece entre las principales ciudades de los Países Bajos en cuanto al uso de bicicletas y al "ambiente ciclista". Para Willem Bosch, la cara de la política del transporte en bicicleta de Zwolle durante casi quince años, está más que claro: el éxito de Zwolle puede explicarse principalmente por la continua mejora estructural de las instalaciones para ciclistas. Simplemente haciendo más atractivo el uso de la bicicleta, así de sencillo. "Durante décadas hemos estado trabajando con el fin de dar un lugar destacado a la bicicleta. Esta es una política constante, no sólo de los últimos años".

Los esfuerzos continuos desde los 70 en adelante permitieron al municipio desarrollar la mayor parte de la red principal de rutas para bicicletas, casi todas separadas de las zonas más concurridas del trazado para coches. Los intentos siempre han sido conscientemente dirigidos a separar los trazados de circulación de coches de los de las bicicletas. El concepto de los carriles bici junto a las arterias de la ciudad se ha convertido por lo tanto en un fenómeno relativamente poco importante en Zwolle. Una gran ventaja de estas estructuras separadas para ciclistas es que las principales rutas contienen una menor cantidad de semáforos, de hecho sólo los hay donde los itinerarios de bicicletas se cruzan con las principales vías para coches. Por este motivo, el municipio ha estado trabajando durante años en transformar estos cruces en pasos elevados o túneles.

El resultado es una red principal casi sin obstáculos. Ni siquiera la autopista A28, que divide la ciudad, supone una barrera para la circulación de bicicletas. Rutger Ekhart, asesor de transportes y circulación de la localidad: "Los ciclistas no tienen conciencia de cruzar la A28. Esta autopista se acomoda tan bien desde el punto de vista urbanístico que no les plantea ningún problema en absoluto". Tampoco los plantean en la vida diaria las avenidas que juntas conforman el anillo de Zwolle, ni la línea ferroviaria que cruza la ciudad por el ángulo derecho de dicha autopista.



- Accesos directos: rutas directas y rápidas del lugar de procedencia al de destino;
- Comodidad: buen recubrimiento de la vía, espacios amplios y poca molestia procedente del resto de la circulación;
- Atractivo: un entorno atractivo y socialmente seguro, sin molestias de malos olores o ruidos;
- Cohesión: rutas lógicas y coherentes

Estos requisitos fundamentales son aplicables a toda la red de rutas ciclistas, y también a los carriles y cruces peligrosos.

### La red de bicicletas

En la mayoría de los municipios la política del transporte en bicicleta se sustenta en una red principal de rutas para estos vehículos. Para desarrollar dicha red se analizan las áreas de procedencia y los principales destinos de los ciclistas, como oficinas, escuelas y la estación. A veces se utiliza un modelo de tráfico, aunque casi siempre es suficiente un análisis manual en combinación con la experiencia local. Las rutas principales deben trazarse con la mayor calidad, por ejemplo asfaltando siempre o dando prioridad a la ruta ciclista principal. El tratamiento de los puntos difíciles suele tener mayor prioridad.

La red de bicicletas no puede verse separadamente de [la red de automóviles](#) o, en menor medida, la de autobuses. Cuando las rutas principales de bicicletas coinciden con las arterias de circulación de automóviles, las consecuencias suelen ser negativas para los ciclistas: la mayor cantidad de conflictos conduce a mayor inseguridad vial, más daños y retrasos. En algunas ciudades de los Países Bajos se ha tratado (a menudo con éxito) de desligar la red de bicicletas de la de automóviles. Por ejemplo, el tráfico de automóviles en una radial histórica hacia el centro se disminuye en favor del de bicicletas. O se sustituye un paso a nivel para ambos tipos de vehículos por un túnel para bicicletas.

En algunas ciudades nuevas ([newtowns](#)) de los años 70, 80 y 90 del siglo precedente, como Lelystad, Almere o Houten, se ha utilizado desde el principio un sistema completamente separado en la estructura urbanística. El efecto sobre la seguridad vial ha sido inigualable: se trata de las ciudades más seguras de los Países Bajos. En la práctica, esta separación estricta de la circulación ha presentado también algunas contrariedades: problemas de orientación, o mayor vulnerabilidad a la inseguridad social.



## Ejemplo P Veenendaal: una malla de ancho sistemático de 300 metros

Veenendaal (60.000 habitantes) es una de las muchas ciudades “nuevas” de los Países Bajos, con todas aquellas características que ya conocemos de otros lugares: áreas residenciales uniformes, grandes polígonos comerciales y ‘bloques de oficinas intercambiables’ a lo largo de la autopista. Pero Veenendaal posee otra característica, una de la que carecen el resto de las ciudades: un alto índice de utilización de bicicletas, en consonancia con las diez principales ciudades del país.

Para Leo Smolders, hasta hace poco responsable del departamento de tráfico de la localidad de Veenendaal, la estructura urbana de esta ciudad es un factor decisivo. El área urbanizada es prácticamente un cuadrado de 4,5 por 4,5 km, con el centro perfectamente colocado en el medio. Así que: ideal para el uso de la bicicleta. Esta estructura se debe a circunstancias “casuales”, como la limitada superficie municipal, y con certeza a la consciente política urbanística desempeñada a lo largo de las últimas décadas.

Una característica esencial de las instalaciones para bicicletas en Veenendaal es la pequeña y persistentemente aplicada malla del trazado. La red de rutas para bicicletas de Delft, a la que el gobierno nacional contribuyó de manera significativa, es conocida fuera de los Países Bajos. En este ejemplo de proyecto, de principios de los 80, se aplicaron sistemáticamente las anchuras fijas: 500 metros para rutas principales, de 200 a 300 para la red de barrios y 100 para el trazado de los alrededores. Sólo algunas ciudades han aplicado realmente este sistema hasta la última ruta en las últimas décadas. Veenendaal lo ha hecho, no obstante, pero con una filosofía propia: sin o casi sin distinción entre niveles de trazado (o, en otras palabras, la principal y la de barrio coinciden) y una malla de 300 metros rigurosamente aplicada. Smolders: “De esta manera hemos sido capaces de llevar a cabo un trazado de malla fina con el cual la línea ideal está prácticamente conseguida, de modo que hay pocas desviaciones y además, al dirigirse al centro, muchos ciudadanos pueden, por ejemplo, elegir dos o tres posibilidades de ruta; varias de ellas con sus propias características, a gusto de cada cual. Lo que se comprueba es que funciona en la práctica: las rutas consideradas menos seguras a través de los parques se emplean menos de noche que sus alternativas más cercanas. En resumen, una oferta realmente apropiada para nuestros ciudadanos”.

El diseño de estas estructuras para bicicletas es igualmente de gran importancia: comodidad y velocidad en todas las rutas. En algunas conexiones en Veenendaal esto produjo la sorprendente elección de rutas ciclistas, la mayoría de ellas de doble sentido, que van a lo largo de calles residenciales con un limitado nivel de tráfico de automóviles. El concepto que lo ampara es que una ruta para bicicletas continua y de gran calidad compensa las ventajas de la mayor economía de espacio y costes de rutas para bicicletas que se extienden en parte por calles restringidas a vehículos a motor. ¡Y estas rutas son verdaderamente perfectas para ciclistas! Como resultado, la mayoría de las rutas para bicicleta de Veenendaal son una constelación de tramos individuales, especialmente en los nuevos ensanches de la ciudad, y las rutas ciclistas se extienden paralelas a calles residenciales, especialmente en el viejo estrato que circunda el centro. Las rutas para bicicletas en esta área de 30 km/h tienen prioridad durante todo el recorrido.

De fecha reciente es la clasificación de las vías según los principios de seguridad sostenible (“Duurzaam Veilig”). Todos los municipios holandeses modificaron esta clasificación en torno al cambio de siglo. Según estos principios, una determinada cantidad de vías del casco urbano fueron clasificadas como “arterias”. En ellas la velocidad no puede exceder los 50 km/h. Estas arterias, en principio, deben contar siempre con instalaciones para las bicicletas. Las demás vías pertenecen a las áreas residenciales, y la velocidad máxima es de 30 km/h. No son necesarias las instalaciones específicas para el tráfico de bicicletas, pero si lo desea, un ayuntamiento puede hacer una aportación adicional a las rutas ciclistas principales en estas zonas. Por desgracia muchas vías no encajan ni aquí ni allá. Demasiado transitadas para ser de espacios residenciales, muchos cruces y sin espacio para un carril bici independiente. Aún se busca una solución para estas vías denominadas grises.

### Estructuras de los carriles

Aunque en las ciudades holandesas hay más de 7.000 km de carriles bici, casi la mitad de ellos están incorporados a vías con un perfil mixto de tráfico de automóviles y bicicletas. No supone un inconveniente mientras se limite la cantidad y velocidad de los automóviles. (Es más: a menudo los ciclistas prefieren una tranquila calle residencial a un carril independiente junto a una transitada arteria). Las facilidades que se procuran en el caso de los perfiles mixtos son limitaciones de velocidad y medidas de circulación. Por desgracia, los limitadores de velocidad, como badenes, elevaciones y estrechamientos de calzada, a menudo perjudican también a los ciclistas. En el marco de las calles holandesas han aparecido diversas soluciones inventivas para evitar estos inconvenientes, como estrechamientos con pasos aparte para bicicletas.

Con frecuencia el remedio es peor que la enfermedad.

La solución más sólida parece ser el badén de 30 cm con forma de medio seno. Este badén suave (longitud 2,4 m; altura 0,12 m) no perjudica a los ciclistas, pero es muy eficaz para el tráfico automovilístico que circula a demasiada velocidad, ya que interfiere con su suspensión. Algunas medidas circulatorias de frecuente aplicación son el tráfico en un solo sentido (excepto el de bicicletas) y la colocación de un obstáculo para automóviles (poste en la vía).

Un fenómeno relativamente nuevo para los perfiles mixtos es la calle para bicicletas. En su diseño se ha echo lo posible para resaltar la importante función de la bicicleta (ver el caso de Oss).

Alrededor del 40% de los kilómetros recorridos en las ciudades se hacen sobre carriles bici. Se trata sobre todo de carriles independientes junto a arterias muy transitadas. En barrios de edificación reciente se han construido a menudo carriles bici solitarios, que transcurren de forma independiente entre las casas y las zonas verdes.

En muchos países se discute si los carriles bici son algo deseable, debido al posible peligro que entrañan en los cruces. Esto apenas vale para los Países Bajos, donde las bicicletas cuentan en todas partes







## Ejemplo Q Innovadores puentes para bicicletas

En Holanda, un puente para bicicletas que permita la rápida comunicación de los barrios exteriores con el centro de la ciudad es esencial para muchos habitantes de estas nuevas zonas residenciales. Ante la presencia de un canal ancho o de un río, es imprescindible un puente específico para los ciclistas, puesto que frecuentemente muchos puentes para automóviles exigen dar un largo rodeo o incluso a veces no permiten el tránsito de bicicletas.

Gracias a su importante función, los puentes de este tipo han obtenido rápidamente un apodo cariñoso. Dos ejemplos son el Snelbinder en Nimega y el Nesciobrug o puente Nescio (apodado “el puente anguila”) en Ámsterdam.

El Snelbinder (en neerlandés, una banda elástica que utilizan muchos ciclistas para fijar de modo seguro y rápido sus objetos personales en el portaequipajes) es el nombre para el puente para bicicletas instalado en Nimega junto al puente de ferrocarril existente sobre el río Waal. Este puente hace que las nuevas zonas residenciales situadas al otro lado del río Waal, en el barrio de Waalsprong, dispongan de una conexión rápida hacia Nimega (pasando sobre el Waal). Para los habitantes de los barrios nuevos supone un ahorro de casi 10 minutos cuando se desplazan a la estación en bicicleta, puesto que ya no es necesario hacer un desvío para pasar por el puente del Waal. Así, la bicicleta puede competir con el coche para recorrer esa distancia.

El Snelbinder no fue construido directamente en su lugar definitivo, al lado del puente del ferrocarril, sino que se erigió sobre una plataforma en la orilla norte del Waal, la ribera de Lent.

En marzo de 2004, con ayuda de las cuatro cabrias, se colgó y sujetó el Snelbinder al puente del ferrocarril. Algunas semanas más tarde, el puente se abrió para el tráfico de bicicletas.

El Nesciobrug o puente Nescio, denominado así en homenaje al escritor neerlandés Nescio, es un puente colgante en forma de arco. Con una longitud total de 780 metros, es el puente para ciclistas y peatones más largo de Holanda.

El Canal Ámsterdam-Rin, que une la ciudad con el río más importante de Holanda, constituye un obstáculo entre la nueva zona residencial de IJburg y el centro de Ámsterdam. Ciertamente, está situado junto al puente Zeeburgerbrug en la autopista A10, pero los ciclistas no están autorizados a utilizar el mismo. El Nesciobrug, un puente para ciclistas y peatones, facilita la rápida conexión en bicicleta entre IJburg y Diemen, el barrio de Ámsterdam Watergraafsmeer y, entre otros, con el distrito empresarial de la ciudad, el Zuidas.

El puente se abrió para los ciclistas el 7 de junio de 2006.

Debido a su forma, este puente ha recibido la denominación popular de “puente anguila”.

Por la elegancia de su diseño, en el año 2006 obtuvo el Premio Nacional del Acero.



## Ejemplo Q Zwolle: la ciudad del carril bici

Además de ser una ciudad de túneles para bicicletas, Zwolle es una ciudad con carriles para ellas. Esto es también consecuencia de la elección de la política que apunta a separar las rutas para bicicletas del trazado para automóviles. Mientras que el carril bici es a menudo una solución temporal en otras partes de los Países Bajos debido a la falta de espacio para separar las rutas, en Zwolle es una elección consciente y positiva. Se hace visible en los propios carriles, no se trata de esos carriles estrechos que desafían toda normativa haciendo imposible que los ciclistas circulen en parejas, sino de espacios generalmente amplios y cómodos. Zwolle se dirige hacia la considerable anchura de dos metros, la mayoría de los carriles ya cuentan con un ancho de 1,75 metros (salvo recorridos como los bulevares que rodean el centro de la ciudad, donde no pasan de 1,5 metros). También están situados en calles con relativo poco tráfico de automóviles.

En su elección de carriles para bicicletas, Zwolle también concede un papel importante a la comodidad de los ciclistas. Después de todo, los carriles para bicicletas son mucho más fáciles de incorporar en planes de mantenimiento que los recorridos independientes, ya que los carriles son una parte integrada en la superficie de la calle.



con estructuras seguras. La inseguridad de los cruces se debe sobre todo al tráfico de motocicletas. Después de exitosos experimentos en algunos municipios, en 1999 se decidió prohibir el paso de motociclistas a la mayoría de los carriles bici dentro del casco urbano. Los motoristas deben utilizar el carril adyacente. Los municipios pueden hacer excepciones colocando una señal de “carril bici (y motos)”. Esto se aplica sobre todo a los carriles bici solitarios antes mencionados de los barrios de nueva construcción, ya que allí no existe alternativa para el tráfico de bicicletas. Nunca existe vía. Para limitar las molestias causadas por las motocicletas, se colocan badenes en lugares estratégicos. La forma elegida (cóncavo-convexo-cóncavo) previene que los jóvenes motoristas los utilicen como trampolines de saltos.

Aún queda el perfil de las franjas para bicicleta. Con ayuda de marcas y símbolos de bicicletas se reserva una parte de la vía para el tráfico de estos vehículos. El color de la franja es preferentemente rojo. La franja ciclista cuenta con un estatus legal. Los automovilistas no pueden detenerse ni aparcarse sobre ellas. A menudo se aplican en arterias donde no hay espacio para un carril bici independiente.

### Estructuras en los cruces

La intensidad del tráfico automovilístico determina, con frecuencia también en los Países Bajos, el tipo de cruce. ¿Semáforo, rotonda o cruce prioritario? A veces es decisiva la seguridad o el flujo del tráfico de bicicletas.

Los semáforos en los Países Bajos tienen casi siempre luces aparte para las bicicletas. Se han diseñado numerosas estructuras para incrementar la seguridad y el flujo del ciclismo. Algunos ejemplos son:

- Censores de detección a cierta distancia, que anuncian la presencia de los ciclistas;
- Ciclos de dos luces verdes para ciclistas;
- Luz verde simultánea para ciclistas en todas direcciones. Útil especialmente para los que deseen girar a la izquierda, para que puedan pasar el cruce en diagonal;
- Pronóstico de tiempo de espera, que indica a los ciclistas el tiempo que deben esperar hasta que se ponga en verde.

Pese a todas estas medidas, los semáforos siguen siendo una gran molestia para muchos ciclistas. Resulta comprensible, ya que el 70% de los retrasos en áreas municipales se deben a ellos. En los Países Bajos es frecuente que los ciclistas se salten los semáforos, lo que molesta a muchos automovilistas. Y cuando se produce un accidente de bicicleta en un semáforo las lesiones, debido a la alta velocidad del tráfico automovilístico, son a menudo graves. Por todas estas razones, los expertos en tráfico buscan cada vez con más ahínco una alternativa a los semáforos. La principal alternativa es la rotonda.

Como en otros países de Europa Occidental, en los Países Bajos el avance de la rotonda es casi imparable. Y con razón, vistas las ventajas para el flujo y la seguridad de la circulación. En un principio se construían sobre todo con un carril bici independiente, en el que las bicicletas debían dar preferencia a los automóviles que se acercaban o abandonaban la rotonda. Se razonaba que era lo mejor para su propia seguridad. Esto no gustó a la Fietsersbond, que temió que fuese el comienzo para que los ciclistas perdiesen también sus derechos de preferencia en otros cruces. El municipio de Enschede fue el primero en experimentar con una rotonda con carriles bici independientes y prioridad para los ciclistas. La discusión prolongada durante años desembocó finalmente en una recomendación de CROW ampliamente aceptada: dentro del casco urbano, los ciclistas tienen preferencia en las rotondas. El carril bici tendrá preferentemente forma de círculo perfecto, y la distancia entre la vía de la rotonda y este carril se preferirá de 5 metros. Fuera del casco urbano los ciclistas no tienen esta preferencia. El carril bici se separa de la rotonda mediante un diseño divergente, y los cruces para bicicletas quedan a mucha distancia de la rotonda (un mínimo de 10 metros). Estas recomendaciones han sido adoptadas por la mayoría de las administraciones de carreteras, pero sigue habiendo una parte importante de municipios y provincias que han elegido no dar prioridad a los ciclistas tampoco dentro del casco urbano.



## Ejemplo S Calle para bicicletas en el municipio de Oss

La calle para bicicletas Heesch-Oss es la más larga de los Países Bajos y un ejemplo para otros municipios. La calle para bicicletas es un principio conforme al cual una calle con tráfico medio funciona como importante línea ciclista. La línea ciclista es bien reconocible debido a su diseño y disposición, pero en determinados lugares deja espacio también para el tráfico de automóviles. En este tipo de calle, la posición del automóvil está subordinada a la de la bicicleta.

En la calle para bicicletas de Oss el ciclista está claramente en ventaja respecto al automovilista. Esto se manifiesta en su perfil. Esta calle de Oss tiene dos perfiles: calle para bicicletas con carriles sin separación y calle para bicicletas con separación entre carriles en otro material de pavimento. Los automovilistas entran en el perfil como invitados. Para que quede claro, se ha diseñado un logotipo especial. En él se pone de relieve la importancia del ciclista, y deja ver que los automóviles deben dejar espacio a los ciclistas en esta ruta. Las bicicletas gozan de prioridad, pero los automóviles pueden adelantar.

La primera parte de esta calle se inauguró en 2003, un tramo que va del sur al centro. El resultado del proyecto ha sido un aumento del 11% en el uso de la bicicleta en esta calle. El coste fue de unos 2 millones de euros, de los que 1,2 fueron subvencionados por la provincia.

## Ejemplo R Autopista ciclista entre Breda y Etten-Leur

A través de un concurso, la provincia de Brabante Septentrional invitó en 1998 a todos los municipios a diseñar una ruta ejemplar que estimulase la mejora de las comunicaciones interurbanas en bicicleta. El premio fue para el proyecto del municipio de Breda.

La autopista ciclista es una conexión de 7 kilómetros de largo entre Breda y Etten-Leur. Su construcción pretende lograr continuidad e identificabilidad a lo largo de todo el trayecto. Los ciclistas tienen preferencia en todos los cruces de la red salvo uno. Los carriles asfaltados presentan un color rojo característico. En el trazado se prestó mucha atención a los árboles, en relación con la posible presión de las raíces. También se procuró una buena posición para los postes de la luz. A lo largo de la ruta hay tres puntos de descanso y refugio, donde los ciclistas pueden informarse sobre la ruta.



## Ejemplo T Aparcamiento de bicicletas en Utrecht

El municipio de Utrecht (270.000 habitantes) está trabajando en una red integrada de instalaciones de aparcamiento de bicicletas. La idea primaria es que debe haber presentes suficientes instalaciones de aparcamiento junto a las viviendas (puntos de partida) y los destinos. Ha habido una experimentación considerable en Utrecht con diferentes instalaciones de aparcamiento de bicicletas. Sin embargo, la ausencia de una estructura administrativa para ello provocó una gran variedad de formas y tarifas. La falta de ordenación integrada supuso el estancamiento de la construcción de instalaciones. Por esta razón el municipio ha cedido toda responsabilidad desde 1996 a la compañía de aparcamiento de bicicletas, que puede tomar sus propias iniciativas, desarrollar su normativa e intervenir en la red de servicios municipales. La ventaja de esto es que se presta más atención al aparcamiento de bicicletas dentro de toda la organización. Desde 1997, Utrecht ha desarrollado un sistema de financiación en el que las instalaciones de aparcamiento de bicicletas están parcialmente sufragadas por las tasas de los aparcamientos de automóviles. Esto supone una cantidad de 750.000 al año, hasta 2016. Este presupuesto se completa con otras partidas municipales. En especial, los costes por administración y mantenimiento son satisfechos por las cuotas de los aparcamientos, mientras que las inversiones se obtienen a través de otros medios. Se invierte sobre todo en aparcamientos vecinales, cajas de seguridad y cerraduras para bicicletas. En las áreas donde se debe pagar el aparcamiento (zonas de financiación pública) se prepara un inventario de las necesidades de espacio para aparcar tanto coches como bicicletas. Si es necesario, hasta un 2% del espacio de aparcamiento de coches se convierte en zonas de aparcamiento para bicicletas. De esta manera, se quiere trabajar junto a los residentes para conseguir suficiente espacio para ellas. De todos los usuarios de estas instalaciones, el 62% se muestra extremadamente satisfecho con la calidad de las mismas. De éstas se hace buen uso.

*Entrevista con Marlies van Lijden, responsable política y administrativa de la empresa de aparcamiento y responsable de los productos de aparcamiento de bicicletas del municipio de Utrecht.*

## Ejemplo U Vigilancia gratis en Apeldoorn

En abril de 1998, Apeldoorn (155.000 habitantes) eliminó la tasa de 45 céntimos de euro de tres áreas de aparcamiento vigiladas del centro. Un año después el número de usuarios había aumentado alrededor de un 70%, y lo mismo al año siguiente. Los cómputos mostraron que estas instalaciones de aparcamiento estaban completas en las horas punta comerciales. El número de aparcamientos desperdigados de bicicletas descendió un 20% en dos años. "En este momento, el número de bicicletas almacenadas es tres veces mayor al de 1998; y sigue creciendo, aunque, obviamente, no tan rápido como al principio", explica el experto en tráfico Wim Mulder. Hay más efectos positivos: dos años después de su introducción, el 18% de los usuarios reconocían que antes solían trasladarse al centro en coche o autobús. Apeldoorn dispone en estos momentos de 2.800 plazas vigiladas gratuitas en cinco aparcamientos. El ayuntamiento no considera necesario prohibir el aparcamiento de bicicletas fuera de estos lugares. "En los períodos de más actividad en la calle principal apenas hay peatones con bicicletas, por tanto hay una menor cantidad de bicicletas aparcadas en la calle. Se las puede ver en los momentos de menor actividad, pero no estamos haciendo nada contra ellas. Estas personas no suponen una molestia para los demás y sus bicicletas no están atravesadas. Ningún comerciante se ha quejado". Apeldoorn financia el aparcamiento gratuito y vigilado con sus ingresos por el aparcamiento de automóviles. Los garajes y las máquinas automáticas generan entre 2 y 2,5 millones de euros al año. Una cuarta parte de ellos se destinan tanto al transporte público como a las instalaciones para aparcar bicicletas. El presupuesto para los aparcamientos de bicicletas es actualmente de 220.000 € anuales. Junto a esta cantidad por administración y mantenimiento, hay reservado un millón de euros para nuevas instalaciones.

## 4.3 Buenos aparcamientos para bicicletas

Los ciclistas no sólo necesitan rutas buenas y seguras, también necesitan poder aparcar sus bicicletas de forma segura, fácil y ordenada. De hecho, el miedo a los robos y al vandalismo provoca un menor uso de la bicicleta. No siempre existe la posibilidad de encontrar un aparcamiento adecuado. Sin embargo, los ciclistas desean abandonar sus bicicletas (¡durante un rato!) tan cerca de su destino como sea posible. Es precisamente en el puerta a puerta donde la bicicleta tiene una ventaja competitiva en las distancias cortas. Por el importante, y a veces inconveniente, número de bicicletas aparcadas en cualquier parte del centro de las ciudades y en las estaciones, se convierten a menudo en víctimas de su propio éxito. La publicación de CROW "Leidraad Fietsparkeren" (pautas para el aparcamiento de bicicletas) de 2001 responde a la pregunta sobre el número de aparcamientos para bicicletas requerido y sobre lo que debe tenerse en especial consideración. Este conjunto de pautas ofrece a los proyectistas toda la información para la organización, puesta en práctica y mantenimiento de una adecuada política de aparcamiento de bicicletas. Contiene en primer lugar fundamentalmente información orientada a la política: por ejemplo, cómo incluir este asunto en el orden del día, y cómo trasladarlo del mero análisis a la gestión política. La segunda parte ofrece información práctica, desde las demandas de mercado a los aspectos técnicos y los costes. La inmensa mayoría de los viajes en bicicleta se realizan desde o hasta el domicilio. Por lo tanto, unas instalaciones para aparcarlas son esenciales, preferentemente situadas de manera que el residente escoja la bicicleta en lugar del coche. Los nuevos proyectos de edificios incorporan en sus planes espacios para guardar bicicletas. No obstante, en muchos barrios viejos de las ciudades en que no se dispone de este espacio, la bicicleta es particularmente adecuada como medio de transporte. Esto requiere una especial atención política: puntos donde atar las bicicletas cerca de casa, cajas de seguridad en las que quepan varias, y aparcamientos vigilados en la vecindad. En creciente medida, los ayuntamientos están tomando iniciativas para regular con más firmeza el estacionamiento de las bicicletas. Muchos municipios que quieren limitar el número de aparcamientos desordenados de bicicletas en zonas de peatones están facilitando un gran y fiable número de estructuras para el aparcamiento en la entrada al centro. A menudo son gratis, lo que es extremadamente efectivo para concentrar las bicicletas aparcadas. En 1998 aparecieron por primera vez, junto con los llamados "Fietsparkeer" (o parking de bicicletas), unos criterios de calidad para los sistemas de aparcamiento de estos vehículos en los Países Bajos. Estas normas fueron establecidas mediante la colaboración de productores, proyectistas y representantes de usuarios (como la asociación de ciclistas Fietsersbond) con los promotores de proyecto (como la organización de viajeros de ferrocarril NS Reizigers). Como tales sistemas incorporan abrazaderas, cajas para bicicletas y otros sistemas más avanzados, deberán cumplir normas de sencillez de uso, limitar las posibilidades de dañar la bicicleta, resistencia al vandalismo y, por ejemplo, perdurabilidad.



## Winterswijk: ganador del mejor enfoque contra el robo de bicicletas

En Winterswijk (30.000 habitantes) la policía trabaja con el ayuntamiento, corporaciones de vecinos, la justicia, comerciantes de bicicletas, escuelas, hostelería, medios de comunicación y los ayuntamientos alemanes vecinos para combatir el robo de bicicletas.

Algunas de las actividades: policía, ayuntamiento, vendedores de bicicletas y colegios llevan con regularidad a cabo acciones para grabar los códigos postales en las bicicletas y ofrecen información sobre cómo colocar el candado, la importancia de denunciar los robos y la punibilidad. La policía controla las zonas de riesgo activamente para atrapar a los delincuentes, reincidentes incluidos. Las personas que conducen bicicletas robadas son detenidas. La cooperativa para la construcción de viviendas hizo aparcamientos y asumió la responsabilidad de facilitar almacenamiento seguro para bicicletas en las nuevas construcciones. En la mayor parte de las discotecas hay anclajes para las bicicletas en posiciones estratégicas para que los porteros las puedan vigilar. La policía participa realizando comprobaciones de bicicletas en el vecindario del municipio alemán de Vreden, y de manera inteligente: aparcan los vehículos patrulla no ocupados cerca de las zonas de riesgo al anochecer. Este enfoque ha producido una gran caída en el número de robos de bicicletas, convirtiéndose en un proyecto de éxito. El proyecto ha sido elegido como el mejor enfoque contra el robo de bicicletas por la asociación de ciclistas Fietsersbond.

## Enfoque innovador en Ámsterdam

En Ámsterdam el robo de bicicletas está siendo atacado estructuralmente a través del "Integraal werkprogramma Fietsendiefstalpreventie 2002 – 2006", el programa integral de prevención del robo de bicicletas. Esto se ha hecho realmente necesario, ya que en el distrito policial Ámsterdam-Amstelland el riesgo de robo alcanzaba el 16% en 2001. Sin duda se han conseguido los objetivos, pues en 2005 el riesgo ya se había reducido al 10%. El programa se basa en dos pilares, esto es, en abordar los lugares donde han sido robadas las bicicletas y en romper la cadena de aquéllas que no estén registradas. Como parte de su amplio enfoque, el ayuntamiento de Ámsterdam también está trabajando en la mejor manera de devolver las bicicletas robadas. El Amsterdamse Fiets Afhandelcentrale (AFAC), centro donde terminan todas las bicicletas encontradas o recuperadas de Ámsterdam, hace lo posible por encontrar al propietario. También la víctima puede realizar su propia búsqueda: todas las bicicletas están en la web de AFAC.

Aún más tecnología: en una prueba desarrollada en 2006, 4.000 ciclistas de Ámsterdam recibieron un chip gratuito para sus bicicletas. De este modo, en caso de robo se haría más fácil la localización del auténtico propietario.

El sector ciclista de Ámsterdam ha preparado un código de conducta para las bicicletas usadas. Estas normas han conseguido una espectacular reducción de los robos de bicicletas en Ámsterdam. También, la participación de los comerciantes de bicicletas, reconocible por los consumidores a través de sus letreros "Hier geen gestolen fietsen" (no se venden bicicletas robadas), que no comprarán, venderán ni repararán ninguna bicicleta sospechosa de haber sido robada. Esto hará considerablemente menos atractivo robar o comerciar con bicicletas robadas. El código de conducta ya ha sido adoptado en toda la nación por la asociación de propietarios de garajes BOVAG.

## 4.4 Abordar el robo de bicicletas

Se ha acordado un enfoque más estricto para evitar el robo de bicicletas incluso en el proyecto estatal de movilidad. "Las autoridades están trabajando para reducir los robos de bicicletas a través de esfuerzos que apuntan a reducir a la mitad el robo de bicicletas en 2010 en relación a los datos de 1999 (datos policiales 1999: 6,4 bicicletas robadas de cada 100)." Sin duda es necesario, visto el freno que supone el riesgo de robo para el uso de la bicicleta.

Al igual que en otros campos, la regla aquí es: un enfoque amplio es el más efectivo. Este enfoque comienza con la adecuada instalación de aparcamientos para bicicletas tratada en apartado 4.3. Además, se requiere una adecuada colaboración entre policía, comerciantes de bicicletas y ayuntamientos, entre otros (enfoque integral). Integral significa abordar todo el itinerario del robo: asegurarse de que las bicicletas están protegidas contra robos (por ejemplo, a través del ya mencionado aparcamiento, información y vigilancia), eliminar todo atractivo al hecho de robar bicicletas (registrarla en la tienda, abordar a comerciantes ilegales y compradores), y finalmente localizar las bicicletas robadas.

En 2007 se optó por un enfoque integral con los siguientes elementos:

- Actualmente existe un registro nacional de bicicletas robadas en la Dirección General de Tráfico en el que se registran todas las denuncias de robo.
- A partir de enero de 2008, este registro tiene carácter público. Esto significa que si se introduce un número de bastidor o de chip, se puede comprobar si la bicicleta consta como robada (o si se ha presentado una denuncia). Esto contribuye a hacer frente al problema.
- La policía dispondrá en el futuro cada vez de más escáneres para leer los chips antirrobo (que los fabricantes holandeses integran desde hace algunos años en las bicicletas nuevas). El cruce de datos con el registro permitirá conocer rápidamente si una bicicleta consta como robada.
- El Ministerio del Interior holandés comenzará en junio de 2008 con una amplia campaña de información al público para prevenir los robos de bicicletas en la que se dará a conocer el registro y la utilidad de presentar una denuncia.
- Se ha puesto en marcha un centro de datos sobre robos de bicicletas



## Ejemplo X Provincia de Brabante, Etiqueta de seguridad en el tráfico

Para combatir el número de víctimas de circulación jóvenes, se ha presentado en los colegios la Etiqueta de seguridad en el tráfico, y desde entonces se ha extendido a otras provincias desde el Brabante Septentrional. Esta etiqueta la pueden conseguir los colegios de primaria que dediquen la suficiente atención a la seguridad del tráfico para los niños. El hecho de conseguirla o no depende de cinco puntos:

- la organización de la escuela
- la educación vial en la clase
- proyectos prácticos
- el entorno escolar
- comunicación y participación de los padres

El incremento de la seguridad en la circulación no sólo se logra a través de la educación, entra todo lo que la rodea. Las condiciones deben ser lo suficientemente buenas como para alcanzar una meta. La cuestión principal es que los escolares aprendan a moverse con seguridad bajo el lema de: "cuanto antes se aprende, mejor".

La Etiqueta de seguridad en el tráfico es una marca de calidad para las escuelas que asuman la seguridad vial de manera permanente en su administración. Esto es lo que han demostrado las escuelas que la han conseguido. También resulta una perspectiva alentadora para los padres. La participación en el plan Etiqueta es gratuita. Las provincias ofrecen subvenciones para desarrollar un buen método de circulación, por ejemplo, o proyectos o personal de regulación del tráfico.



## 4.5 Educación, información y cumplimiento

La educación, la información y el mantenimiento juegan un papel complementario en la política del transporte en bicicleta de los Países Bajos. El punto de partida es que la ciudadanía opte por la bicicleta por sí misma, ya que es una cómoda, rápida y segura alternativa. Por esta razón, hay que poner énfasis en mejorar las infraestructuras. La seguridad vial se alcanza también con más facilidad a través de mejoras estructurales en las infraestructuras.

La educación y la información se dirigen inicialmente a la enseñanza. La educación vial es una parte permanente del programa de enseñanza de las escuelas primarias, centrándose principalmente en las normas de tráfico y comportamiento para los ciclistas. Preferentemente también se lleva a cabo un examen práctico de bicicleta.

La mayoría de los niños aprenden a montar en bicicleta a una edad muy temprana gracias a sus padres o hermanos mayores. Este hecho es mucho menos evidente entre la creciente población inmigrante. Tradicionalmente la bicicleta no forma parte de la cultura marroquí o turca. A menudo los padres no saben montar en bici, ni hay bicicletas adecuadas en el seno familiar. En las grandes ciudades con muchos inmigrantes se debe prestar una atención extra a las habilidades ciclistas en la escuela primaria. Para asegurar que los niños adquieran experiencia, el ayuntamiento de Ámsterdam, por ejemplo, pone bicicletas a disposición de las escuelas. También existen, en varias ciudades, cursos de bicicleta para mujeres inmigrantes, de este modo pueden llegar a dominar las dos ruedas en un entorno sin riesgo. Muchas participantes disfrutaban estos cursos como una oportunidad para desarrollar nuevas habilidades.

Un tema de tertulia es el mal comportamiento de los ciclistas. Se saltan los semáforos, circulan sin luces o por el lado equivocado de la calle, provocan malestar entre los conductores. El renovado respeto a las normas y los valores en la sociedad holandesa a comienzos del siglo XXI también ha conducido a una mayor atención a las infracciones de los ciclistas. Una campaña nacional de iluminación para bicicletas se combina, por ejemplo, con acciones de las fuerzas policiales regionales para el cumplimiento de las normas.

Llevar casco para los viajes diarios en bici no es frecuente en los Países Bajos. Sólo los ciclistas de competición o de montaña suelen llevarlos. Algunos padres dan cascos de bicicleta a sus hijos, aunque la mayoría de los niños lo dejan olvidado antes de cumplir los 10 años. En realidad, no existe apoyo para un uso obligatorio del casco. Se teme que la obligatoriedad de su uso suponga un descenso en el uso de la bicicleta.





## Apéndice Información en inglés acerca del uso de la bicicleta en los Países Bajos

CROW, Sign up for the bike: Design manual for a cycle-friendly infrastructure, 1996.

Aún disponible. Consultar [www.crow.nl](http://www.crow.nl). Una traducción al inglés del Ontwerpwijze Fietsverkeer revisado (método de diseño para la circulación en bicicleta) verá la luz en 2007.

La organización para la investigación de la seguridad del tráfico SWOV también dispone de una extensa web en inglés, donde se puede encontrar importante información acerca del uso y la seguridad en bicicleta. [www.swov.nl](http://www.swov.nl)

La unidad de investigación del Ministerio de Transporte, Obras Públicas y Gestión de Agua, AVV, dispone de un gran número de informes sobre el tráfico en los Países Bajos en la sección en inglés de la web, incluyendo el transporte de pasajeros y varias publicaciones relativas a la política del transporte en bicicleta: [www.rws-avv.nl](http://www.rws-avv.nl)

La consultoría sobre la bicicleta (Fietsberaad), publicó recientemente un esbozo en inglés de la política del transporte en bicicleta en varias ciudades en las que se practica el ciclismo: Continuous and integral: The cycling policies of Groningen and other European cycling cities (Fietsberaad: publicación nº 7, abril 2006). Esta publicación contiene varias explicaciones relativas a la política de circulación de varias ciudades caracterizadas por el relativo alto grado de uso de la bicicleta durante un periodo prolongado. Cada explicación proporciona una imagen específica del transcurso del desarrollo del uso de la bicicleta en una localidad y su relación con la normativa. Se incluyen cinco ciudades de los Países Bajos conocidas como las "ciudades de la bicicleta": Groninga, Ámsterdam, Enschede, Zwolle y Veenendaal, a las que se suma una selección de cinco ciudades de otros países vecinos que también disfrutaban de un alto grado de uso de la bicicleta: Münster y Friburgo en Alemania, Copenhage y Odense en Dinamarca y Gante en Bélgica.

La publicación puede ser descargada desde [www.fietsberaad.nl](http://www.fietsberaad.nl) o [www.bicicletasparicia.org](http://www.bicicletasparicia.org) a través de "rapporten" (informes).

La web de la Fietsberaad, [www.fietsberaad.org](http://www.fietsberaad.org) o [www.bicicletasparicia.org](http://www.bicicletasparicia.org), también dispone de varias publicaciones en español.







[La bicicleta en los Países Bajos](#)

Publicado por:

**Ministerio de Transporte, Obras públicas y Gestión del Agua**  
**Directorado-General de Transporte de Pasajeros**

PO Box 20901  
2500 EX Den Haag  
Países Bajos  
Teléfono: +31 70 351 61 71  
[www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)

y

Fietsberaad (Centro de Pericia de Bicicletas)  
Jaarbeursplein 13  
3521 AM Utrecht  
Países Bajos  
Teléfono: +31 10 282 58 18  
[www.fietsberaad.org](http://www.fietsberaad.org) o [www.bicicletaspericia.org](http://www.bicicletaspericia.org)

[Texto](#)

Mobycon  
Fietsberaad  
Ligtermoet & Partners

[Traducción](#)

Bothof, Nijmegen

[Edición final](#)

Mario Fruianu (DGP)  
Gordon de Munck (AVV)  
Hans Voerknecht (Fietsberaad)

[Diseño](#)

nu:rotterdam

[Fotografía](#)

POL! Fotografie  
Collectie Gemeentearchief Rotterdam  
Hollandse Hoogte  
Trafficing

[Impresión](#)

Mosaic Media

No parts of this publication may be reproduced in any form by print, photoprint, microfilm of any other means without prior written permission from the publisher

(c) 2009 Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Fietsberaad