

Radfahren - ein Treiber für positiven Wandel

Gemeinsam für eine nachhaltige Gesellschaft



NL

Niederlande

Lösungen für eine intelligente, saubere und sichere Mobilität

Weshalb gibt es in den Niederlanden mehr Fahrräder als Menschen? Weil das Fahrrad in den Niederlanden einfach dazu gehört; etwa jede vierte Fahrt wird dort mit dem Fahrrad erledigt. Fahrräder gibt es überall wo man auch hinsieht. Die Niederlande sind deshalb ein guter Partner zur Förderung bzw. Gestaltung des Radverkehrs, denn sie können auf Erfahrungen aufbauen, die sie über Jahrzehnte gesammelt haben.

Das Fahrrad hilft, Staus zu vermeiden und reduziert die CO₂-Emissionen. Genauso wichtig ist: Fahrradfahren fördert einen gesunden und aktiven Lebensstil und hilft allgemein dabei, den öffentlichen Raum sicher und angenehm zu machen. All das ist Grund genug, eine intelligente, saubere und sichere Mobilität und damit den Radverkehr zu fördern.

In den vergangenen Jahren haben Städte, Unternehmen und Arbeitgebende in aller Welt die Vorteile des Radverkehrs für sich entdeckt. In der COVID-19-Pandemie wurde der Radverkehr sogar noch beliebter, weil sich so Infektionen in öffentlichen Verkehrsmitteln vermeiden ließen und man sich trotz sozialer Abstandsgebote draußen bewegen konnte.

Es ist klar, dass jede Entscheidung zur Förderung des Radverkehrs eine Vielzahl politischer und praktischer Implikationen mit sich bringt. Man muss aber das Rad nicht jedes Mal neu erfinden. Es gibt bereits eine breite Palette an Lösungen, Produkten und Dienstleistungen, die Ihnen helfen, ihre Umgebung intelligent, sauber, sicher und attraktiv zu gestalten.



Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Vorwort der niederländischen Staatssekretärin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft | 5 |
| Die Vorteile des Radverkehrs Die niederländische Fahrradbranche: Eine kritische Masse für aktive Mobilität | 6 |
| Interview mit der Beigeordneten der Stadt Utrecht: „Wieso die Stadt Utrecht Vorrang für das Fahrrad will: Unsere langfristige Fahrradstrategie zahlt sich aus“ | 10 |
| Die niederländische Fahrradbranche | |
| 1. Fahrradproduktion, -verkauf und -wartung | 12 |
| 2. Fahrrad-Sharing oder -Leasing | 16 |
| 3. Infrastruktur und Baugewerbe | 20 |
| Interview mit der Geschäftsführerin der Dutch Cycling Embassy: „Radverkehr macht Städte lebenswerter, dynamischer und glücklicher“ | 24 |
| Die niederländische Fahrradbranche | |
| 4. Design, Entwicklung und Beratung | 26 |
| 5. Wissenstransfer | 30 |
| Beispielfälle: Beispiele für (internationale) Kooperationen | 33 |
| Interview mit einem unabhängigen Mobilitätsexperten: „Städte fahrradfreundlich zu machen, nutzt allen Einwohnenden“ | 38 |
| Fünf Vorteile des Wirtschaftsstandorts Niederlande | 40 |
| Fahrradkompetenz in den Niederlanden: Unternehmensprofile | 42 |
| Referenzen und Quellen | 76 |

Vorwort

Teilen Sie unsere Liebe zum Radfahren

Die Niederlande sind eine Nation, die für ihre Liebe zum Radfahren bekannt ist. Weil es dort mehr Fahrräder als Einwohner gibt, überrascht es kaum, dass das Radfahren tief in der Kultur verwurzelt ist. Die 18 Millionen Einwohnenden des Landes besitzen etwa 23 Millionen Fahrräder. Eine zunehmende Zahl der Einwohnenden nutzt lieber das Fahrrad statt das Auto, vor allem seit dem Aufkommen von E-Bikes. Seit 2005 ist die Zahl der mit dem Fahrrad gefahrenen Kilometer um 12 Prozent gestiegen. Radfahren nutzt nicht nur der Gesundheit, sondern leistet auch einen Beitrag zu einer lebenswerten, nachhaltigen und grünen Umgebung.

Dieser Trend beschränkt sich nicht auf die Niederlande. Weltweit ist eine Zunahme des Radverkehrs zu beobachten, wo Städte in Nachhaltigkeit und Gesundheit investieren. Die Niederlande zählen zu den führenden Ländern bei der Schaffung idealer Bedingungen für die Fahrradnutzung in Städten und dienen so als Vorbild für andere Länder. Die niederländische Fahrradbranche ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor und beschäftigt 13.800 Mitarbeitende in etwa 3.500 Unternehmen, die Fahrräder produzieren, verkaufen oder vermieten. 2022 erwirtschaftete die Branche 1,22 Milliarden Euro des BIP der Niederlande und exportierte Fahrräder im Wert von 2,37 Milliarden Euro. Niederländische Unternehmen sind auch international in der Entwicklung von Radverkehrsinfrastruktur aktiv und gestalten die Stadt- und Mobilitätsplanung mit, sodass Nachhaltigkeit und Gesundheit Vorrang haben.

Die niederländische Vorgehensweise kennzeichnet sich durch eine offene, pragmatische und kollaborative Haltung und hat weltweit einen guten Ruf für zuverlässige Partnerschaften erworben.

Der vorliegende Leitfaden zum niederländischen Fahrradsektor bietet einen umfassenden Überblick über die niederländische Fahrradbranche und stellt die Produzenten, die Infrastruktur sowie Fahrrad-Sharing- und Leasing-Systeme vor. Menschen aus den Niederlanden arbeiten gerne im Team, geben ihre Expertise gerne weiter und helfen Ihnen, Ihre Ziele umzusetzen. Und natürlich wollen wir von Ihnen auch etwas lernen. Als Staatssekretärin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft, die auch privat gerne mit dem Fahrrad unterwegs ist, freue ich mich sehr, dass wir die darin liegenden Chancen wahrnehmen.



Vivianne Heijnen
Staatssekretärin für Infrastruktur und Wasserwirtschaft

23. Mai 2024



Ministry of Infrastructure
and Water Management



Die Vorteile des Radverkehrs Die niederländische Fahrradbranche: Eine kritische Masse für aktive Mobilität

Auf den ersten Blick sieht es so aus, als hätte es in den Niederlanden schon immer umfangreiche Einrichtungen für den Radverkehr gegeben. Bis vor einem halben Jahrhundert haben sich die Niederlande aber genauso am Auto orientiert wie jedes andere Land. Der danach folgende Aufbau einer intelligenten und sicheren Infrastruktur für den Radverkehr hilft den Niederlanden heute beim Erreichen mehrerer Ziele für nachhaltige Entwicklung.



Das Fahrrad ist in den Niederlanden seit Ende des 19. Jahrhunderts sehr populär, und wegen vieler Innovationen und sinkender Preise hat die Zahl der Fahrräder im Land von Jahr zu Jahr weiter zugenommen. Durch den stetigen Anstieg des Autobesitzes ab den späten 1950er Jahren sank der Anteil der Fahrradfahrten in Amsterdam jedoch von 80 auf 20 Prozent. Radfahren war einfach nicht mehr sicher. Es gab keine nationale Radverkehrsstrategie, und in den Städten gab es große Unterschiede, was die (Un-)Sicherheit betrifft. Die Zahl tödlicher Unfälle war acht Mal¹ so hoch wie heute, wobei der Spitzenwert 1971 mit 3.300 Toten im Straßenverkehr erreicht wurde, darunter 400 Kinder.

Diese tödlichen Unfälle führten zu öffentlicher Empörung. Niederländische Bürgerinitiativen setzten die Behörden unter Druck, die Städte und den Radverkehr sicherer zu machen. Neben Demonstrationen und Blockaden von sogenannten „black spots“ organisierte die Aktionsgruppe Stop de Kindermoord („Stoppt den Kindermord“) besondere Tage, an denen einige Straßen gesperrt wurden, sodass Kinder sicher darauf spielen konnten. Die Gegenkultur-Bewegung Provo plante die Verteilung kostenloser weißer Fahrräder im gesamten Stadtzentrum, eines der ersten Fahrrad-Sharing-Systeme weltweit.

1973 führte die Ölkrise dazu, dass viele betroffene Länder und auch die Niederlande neu über ihre vom Auto dominierte Verkehrspolitik nachdachten. Auch wegen des erneuten Drucks der Öffentlichkeit begannen die Städte allmählich damit, eine Stadtplanung zu konzipieren, zu der auch eine Infrastruktur für den Radverkehr gehörte. Dazu gehörte die Planung und Realisierung von umfangreichen Radverkehrsnetzen, die Menschen jedes Alters unabhängig von ihren Fähigkeiten und ihrem Einkommen animieren, mit dem Rad zu fahren. Seit 1980 haben die nationalen und lokalen Behörden der Niederlande zunehmend erkannt, wie wichtig es ist, mehr Möglichkeiten für Zufußgehende und Radfahrende zu schaffen und dies in die Verkehrspolitik einzubeziehen, wenn es um den Bau oder Ausbau von Fuß- und Radwegen geht. Dank einer nationalen Fahrradstrategie und dank der Radwegenetze in den meisten niederländischen Städten ist die Zahl tödlicher Unfälle unter Beteiligung von Radfahrenden zurückgegangen², und das Fahrrad wurde ein schnelles, sicheres und sauberes Verkehrsmittel, um von A nach B zu gelangen. Und weil viele niederländische Autofahrende auch ein Fahrrad haben, können sie das Verhalten von Radfahrenden besser verstehen und vorhersehen. Diese gemeinsame Erfahrung erhöht die Verkehrssicherheit weiter.

Ziele für nachhaltige Entwicklung

Die Niederlande haben sich verpflichtet, bis 2030 eine Reduzierung ihrer Treibhausgasemissionen um 55 bis 60 Prozent zu erreichen. Um das umzusetzen, kommt es vor allem darauf an, Partnerschaften für weltweite Mobilitätslösungen zu schaffen.

Solche Lösungen fördern die Nutzung erneuerbarer Energiequellen, reduzieren die CO₂-Emissionen und den Verkehrslärm und verbessern die Luftqualität. Sie helfen uns also, saubere, sichere und zugängliche Städte zu schaffen. Neben anderen Punkten fördert die niederländische Regierung den Radverkehr und Sharing-Angebote als wichtige Faktoren, um diese Ziele zu erreichen.

Sie leisten außerdem einen Beitrag dazu, einige der Ziele für nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals - SDGs) zu erreichen. 2015 haben die Vereinten Nationen insgesamt 17 weltweite Ziele festgelegt, die Frieden und Wohlstand für die Menschheit und den Planeten gewährleisten sollen. Dank der Mobilitätstransformation, der niederländischen

Erfahrungen mit dem Radverkehr und der Politik ihrer Regierung können die Niederlande mehrere dieser Ziele erreichen. Darüber hinaus können die Niederlande durch Partnerschaften mit anderen Ländern helfen, dass diese ebenfalls die SDGs erreichen.



Gesundheit und Wohlergehen (SDG 3)

Körperliche Aktivität fördert einen gesunden Lebensstil, und Radfahren ist eine der preisgünstigsten Methoden, aktiv zu bleiben. Radfahren erfordert relativ wenig Anstrengung und ist daher für jedes Alter und unterschiedliche körperliche Fähigkeiten geeignet. Es hält unser Gehirn sowie Knochen und Muskeln fit, schärft unsere Sinne und wirkt positiv auf unsere Stimmung.

Die Forschung hat auch gezeigt, dass Radfahren positive Effekte auf unser Immunsystem hat. Eine Studie der niederländischen Organisation für angewandte Forschung (TNO) ergab, dass Arbeitnehmende, die mit dem Rad zur Arbeit fahren, den Arbeitgebenden mehrere Mio. Euro für Krankheitstage ersparen: Im Durchschnitt sind Mitarbeitende, die an 3 Tagen pro Woche 3 Kilometer mit dem Rad fahren (eine Strecke) oder die an 4 Tagen pro Woche 2 Kilometer mit dem Rad fahren (eine Strecke), an 1,3 Arbeitstagen weniger krankgeschrieben als ihre Kollegenschaft, die nicht mit dem Rad zur Arbeit kommen.³ Außerdem steigert regelmäßiges halbstündiges Radfahren die Fitness um 13 Prozent und senkt den Stress.⁴ Und nach Angabe des Magazins The Lancet ist das Pendeln mit dem Fahrrad zur Arbeitsstelle im Vergleich zum Autofahren mit einer Gewichts Differenz von 5 Kilo zu beziffern.⁵ Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) nennt verschiedene Vorteile des Radfahrens und Zufußgehens für die Gesundheit:⁶

- Gesundes Körpergewicht und geringeres Diabetes-Risiko
- Fitness und Kraft
- Bessere kardiovaskuläre Gesundheit
- Geringeres Krebsrisiko
- Höhere Lebenserwartung
- Vorteile für die seelische Gesundheit
- Bessere Lebensqualität.

Die Forschung legt also nahe, dass Radfahren sich positiv auf den einzelnen Menschen und auf die Gesellschaft insgesamt auswirkt. Nicht umsonst sagen viele Menschen, dass sie beim Radfahren glücklicher sind als bei der Benutzung anderer Transportmittel.⁷



Reduzieren von Treibhausgasen (SDG 7)

Unter allen Transportmitteln haben Radfahren und Zufußgehen die geringsten Auswirkungen auf die Umwelt. Radfahren kann dabei helfen, die Emission von Treibhausgasen zu reduzieren. Würden zum Beispiel alle Niederländerinnen und Niederländer ihre kurzen Autofahrten (d. h. die Fahrten unter 7,5 Kilometer) mit dem Fahrrad absolvieren, könnten sie die Emissionen jedes Jahr um 1,8 Megatonnen CO₂ und 1.800 t Stickoxide reduzieren.⁸ So trägt das Radfahren zur Verbesserung der Luftqualität bei, was unserem Planeten zugute kommt und zu einer höheren Lebensqualität in unseren Städten führt. Kurz gesagt, bringt jeder mit dem Fahrrad absolvierte Kilometer einen sozialen Vorteil, während Autos und motorisierte öffentliche

Transportmittel zu Kosten in den Bereichen Klima und Gesundheit führen.

Radfahren ist daher ein Vorteil für Gesundheit und Wohlergehen und reduziert zugleich die vom Menschen verursachten Klimaeffekte. Aus diesem Grund haben die 193 Mitglieder der UN-Vollversammlung im März 2022 eine Resolution⁹ verabschiedet, die das Radfahren als Weg zur Bekämpfung der Klimaerwärmung empfiehlt. In der Entschließung werden alle Mitgliedstaaten aufgefordert, Fahrräder in städtische und ländliche öffentliche Verkehrssysteme zu integrieren und die Verkehrssicherheit für Radfahrende zu verbessern.

Nachhaltige Radverkehrs-Infrastruktur (SDG 9)



Wenn die Zahl der Radfahrenden zunimmt, wird es für die Regierungen immer rentabler, eine nachhaltige Infrastruktur für sie zu bauen und damit die wirtschaftliche Entwicklung zu fördern. Arbeitsgelegenheiten werden so für eine höhere Zahl an Menschen zu relativ geringen Kosten zugänglich. Die bessere Zugänglichkeit kann dann auch Geschäftsleute ermutigen, ihren Betrieb außerhalb der überfüllten Stadtzentren anzusiedeln. Die Niederlande haben viel Erfahrung mit dem Bau einer nachhaltigen Radverkehrs-Infrastruktur gesammelt.

Sicherer und nachhaltiger öffentlicher Raum (SDG 11)



Da weltweit immer mehr Menschen in der Stadt wohnen und arbeiten, ist das Fahrrad eine praktische, platzsparende Alternative zum Auto. Wenn die Städte das Fahrradfahren attraktiver machen, indem sie für eine brauchbare Infrastruktur und Verkehrspolitik sorgen, hilft das dabei, Verkehrsstaus zu reduzieren oder sogar zu vermeiden. Das fördert das physische Wohlergehen aller Straßenbenutzende. Im Vergleich zum Auto sind Fahrräder eine Transportmethode, die viel Platz spart und umweltfreundlicher ist, vor allem in einem bereits überlasteten urbanen Umfeld.¹⁰

Außerdem beweist die Statistik, dass Radfahrende weniger tödliche Verkehrsunfälle verursachen als Autofahrende.^{11,12} Obwohl Radfahrende immer verletzlicher sind als Autofahrende, können die Stadtplanung und die Radverkehrs-Infrastruktur helfen, dieses Risiko zu reduzieren. Immer mehr Städte passen ihre Verkehrspolitik und die Stadtplanung an, um den Radverkehr zu fördern, und bauen hierzu auch Radwege, die durch Barrieren vom motorisierten Verkehr getrennt sind. Auf diese Weise kann die Zahl der jährlichen Verkehrsunfälle um 50 bis 60 Prozent reduziert werden. Schließlich ist das Risiko eines tödlichen Unfalls bei einem Tempo von maximal 30 km/h auch um 75 Prozent niedriger als bei einem Tempo von 50 km/h.¹³

Segmente der niederländischen Fahrradbranche

Um die vorgenannten Ziele für nachhaltige Entwicklung zu erreichen, können die Niederlande auf eine gesunde Fahrradbranche zurückgreifen, die aus fünf wesentlichen Segmenten besteht:

- Fahrradproduktion, -verkauf und -wartung
- Sharing, Vermietung und Leasing von Fahrrädern
- Fahrrad-Infrastruktur und Baugewerbe
- Design, Entwicklung und Beratung
- Non-Profit-Organisationen

Die nachfolgenden Abschnitte enthalten weitere Informationen

zu diesen Segmenten in Form von Interviews und Best-Practice-Beispielen. Dank dieser Marktsegmente können die Niederlande auf Innovationen, Know-how und Expertise im Bereich Radverkehr zurückgreifen, die sofort verfügbar ist, eine nachhaltige Mobilität ermöglicht und den öffentlichen Raum sauberer und inklusiver gestaltet.

Fördern von Partnerschaften

Die niederländische Sicht auf das Fahrrad und die Radverkehrs-Infrastruktur ist dynamisch und effektiv. Und noch wichtiger: Sie können das niederländische Know-how auf Ihre spezielle Situation vor Ort übertragen. Sie müssen das Rad also nicht jedes Mal neu erfinden. Dieser Leitfaden präsentiert eine Auswahl erfolgreicher Initiativen, die Sie inspirieren sollen, Ihre eigene Stadt oder Region voranzubringen. Damit setzen Sie sich für eine Umgebung ein, die radverkehrsfreundlich, sauber und nachhaltig ist. Gerne unterstützen die Fachleute aus den Niederlanden, Sie bei der Fahrradproduktion, bei Sharing-Modellen sowie bei der Stadtplanung, unter Berücksichtigung der Feinheiten und speziellen Bedürfnisse Ihrer lokalen Umgebung und Kultur.

Lesen Sie weiter, um zu erfahren, wie Sie Partnerschaften mit niederländischen Unternehmen und anderen Organisationen eingehen können.

15-Minuten-Städte

Der Begriff „15-Minuten-Stadt“ wurde von Professor Carlos Moreno geprägt, einem emeritierten Professor an der Universität Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Nach Morenos Stadtplanungskonzept¹⁵ sollen die meisten Einrichtungen des täglichen Bedarfs innerhalb von 15 Minuten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden können, und zwar von jedem Punkt einer Stadt aus. Das Konzept zielt darauf ab, die derzeitige Dominanz des Autos in den Stadtzentren zu verringern, nachhaltige und aktive Mobilität zu fördern und das Wohlbefinden und die Lebensqualität der Bewohnenden zu verbessern.

Die Umsetzung des Konzepts verlangt mehr als nur den Bau von Radwegen. Es benötigt auch eine Transportplanung, ein urbanes Design und eine entsprechende Politik. Die niederländische Stadt Utrecht hat sich ein noch höheres Ziel gesetzt und strebt an, eine 10-Minuten-Stadt zu werden (s. unten S. 10-11).

Zahlen und Fakten zum Radverkehr in den Niederlanden



Die Niederlande haben etwa 18 Millionen Einwohnende, denen insgesamt etwa 23 Millionen Fahrräder gehören.

In den Niederlanden gibt es 153.000 Kilometer Radwege, 10 Prozent davon befinden sich in Naturschutzgebieten.



Mit dem Fahrrad werden 27 Prozent aller Fahrten in den Niederlanden absolviert.



Von 2005 bis 2020 ist die Strecke, die in den Niederlanden mit dem Rad (bzw. E-Bike) absolviert wird, um 12 Prozent gestiegen.



Die Zahl der Verkehrstoten in den Niederlanden ist von 3.300 im Jahr 1971 auf 684 im Jahr 2023 gesunken (darunter 270 Radfahrende).¹⁴

Wieso die Stadt Utrecht
Vorrang für das Fahrrad will

„Unsere langfristige Fahrradstrategie zahlt sich eben aus“

Utrecht ist eine der am schnellsten wachsenden Städte der Niederlande. Die Verwaltung bemüht sich, die Stadt gesund und zugänglich zu erhalten, indem sie sauberen Transportmitteln Vorrang einräumt, die möglichst wenig Platz benötigen. Zufußgehende, Radfahrende und öffentliche Verkehrsmittel leisten einen Beitrag, um die Luft sauber und die Straßen ruhig und sicher zu halten.





Interview

Lot Van Hooijdonk,
Beigeordnete der Stadt Utrecht

Trotz der steigenden Bevölkerungszahl hat es die Stadt Utrecht geschafft, den PKW-Verkehr absolut gesehen auf gleichem Niveau zu halten. „Unsere langfristige Fahrradstrategie zahlt sich eben aus“, meint die für Mobilität zuständige Beigeordnete Lot van Hooijdonk. „In den letzten Jahren hat die Fahrradnutzung in zweistelligen Prozentsätzen zugenommen, und das setzt sich weiter fort. Viele Einwohnende von Utrecht merken, dass sie mit dem Fahrrad genauso schnell wie mit dem Auto vorankommen. Das macht das Fahrrad zu einer echten Alternative zum Autofahren, vor allem, weil wir es nach Kräften fördern.“

„Außerdem haben viele Leute während der COVID-19-Pandemie angefangen, zu Fuß zu gehen. Wir können das weiter fördern, indem wir uns mehr auf das Fußwegnetz konzentrieren. In dieser Hinsicht können wir von vielen Städten im Ausland etwas lernen.“

„Sardinendosen“

Obwohl die Stadt Utrecht weiter expandiert, hat der Rat entschieden, dass Utrecht zur 10-Minuten-Stadt werden soll, in der die Einwohnenden attraktive städtische Einrichtungen zu Fuß oder mit dem Rad in maximal zehn Minuten erreichen können. Utrecht bemüht sich daher, urbane Einrichtungen wie Geschäfte, Arbeitsplätze, Kultur- und Wohlfahrtseinrichtungen besser auf die Wohnviertel zu verteilen. Dies wird die Stadtviertel dynamischer machen und die Lebensqualität erhöhen.

Diese Entwicklung setzt einen kontinuierlich fortlaufenden, integrierten Planungsprozess voraus. Wenn man sich das Mobilitätssystem der Zukunft ansieht, strebt Utrecht ein Radwegenetz an, mit dem die Einwohnenden direkt von A nach B fahren können. Um das zu erreichen, braucht die Stadt noch viel mehr Unterführungen und Brücken über die Bahnlinien und Wasserstraßen, die durch die Stadt verlaufen. „Leider ist die Finanzierung bis jetzt ein großes Hindernis“, räumt Van Hooijdonk ein.

„Unser öffentlicher Nahverkehr basiert derzeit auf (Elektro-) Bussen, und damit stoßen wir nun an die Grenzen. Eine sehr stark genutzte Buslinie – unter Einheimischen auch „Sardinendose“ genannt – wurde bereits durch eine Straßenbahn ersetzt. Aber da wir derzeit große Entwicklungsprojekte im Süden der Stadt realisieren, ist es nur eine Frage der Zeit, bis neue Sardinendosen entstehen. Wir hoffen, auch dort eine Straßenbahnlinie bauen zu können.“

Mobilitätsverhalten

Die Stadt Utrecht beschäftigt bereits mehrere Fachleute mit Mobilitätsexpertise. Außerdem arbeitet die Stadt im sogenannten F10-Netzwerk mit anderen Städten zusammen, die ebenfalls den Radverkehr fördern wollen. Dieses Netzwerk besteht aus zehn niederländischen Städten, darunter auch Amsterdam und Den Haag. Oft scheinen alle zehn Städte mit denselben Problemen zu kämpfen, zum Beispiel mit Fahrradparkplätzen in den Stadtzentren oder mit der Lenkung des Radverkehrs, damit bestimmte Routen entlastet werden, auf denen zu viel Verkehr herrscht. Aber Radfahrende lassen sich viel schwerer lenken als Autofahrende.

Sharing-Angebote

Utrecht führt schrittweise das kostenpflichtige Parken in weiten Teilen der Stadt ein, um den Autoverkehr auf gleich bleibendem Niveau zu halten. Van Hooijdonk: „Privat genutzte Autos nehmen eine Menge Platz weg. Das ist Platz, den wir für Parks oder andere Einrichtungen nutzen könnten, die unsere Stadt attraktiver machen. Diese Strategie setzt aber voraus, dass Alternativen geschaffen werden, zum Beispiel Sharing-Systeme für Autos, Fahrräder und Lastenfahrräder.“

„Derzeit bin ich vom Erfolg des Fahrrad-Sharings in unserer Stadt angenehm überrascht. Bei uns gibt es schon seit 2003 das „OV-fiets“, ein für alle nutzbares Fahrrad für Besuchende der Stadt, die mit dem Zug ankommen. Aber auch das normale Fahrrad-Sharing funktioniert in Utrecht gut, sogar im Winter. Auch die Sharing-Lastenfahrräder sind sehr beliebt.“
„Alles in allem gehe ich davon aus, dass Utrecht in den nächsten Jahren noch besser zugänglich werden wird.“

Fahrradeinrichtungen in Utrecht

Überall in Utrecht gibt es Parkplätze für Fahrräder, und im Stadtzentrum ist das Parken kostenfrei. Man kann dort auch ein (Lasten-)Fahrrad mieten. Außerdem gibt es ruhigere Radstrecken für Radfahrende, die das lebhaftes Stadtzentrum lieber umfahren möchten. Und nicht zuletzt unterstützt die „Fahrradbürgermeisterin“ Utrechts, die frühere Radprofisportlerin Belle de Gast, die Fahrradstrategie der Stadt, indem sie auf bestimmte Aspekte des Radverkehrs eingeht, zum Beispiel das Pendeln mit dem Rad über längere Strecken.

Die niederländische Fahrradbranche 1. Produktion, Handel und Wartung: Starke Position auf dem weltweiten Markt



Die aktuellen Zahlen (von 2022) zeigen, dass die niederländische Fahrradproduktion, aber auch das Handels- und Wartungsgeschäft einen Boom erleben. Die Branche leistet einen hohen Beitrag zur niederländischen Volkswirtschaft und für die Gesellschaft insgesamt.



„Elektrische Lastenfahrräder haben das Potential, die Hälfte der Logistik und ein Viertel der gewerblichen Anlieferungen in europäischen Städten zu übernehmen.“

Im Jahr 2022 waren 3.495 niederländische Unternehmen in der Produktion, im Handel, im Miet- und Leasinggeschäft und im Fahrrad-Sharing aktiv, was einen Zuwachs von 13,4 Prozent seit dem Jahr 2015 bedeutet. Das hat auch zu einem Zuwachs der Arbeitsplätze geführt. Im Zeitraum von 2015 bis 2022 ist die Zahl der Vollzeitstellen um 30 Prozent gestiegen und erreichte insgesamt 13.800 Vollzeitäquivalente.

Das Wachstum der genannten Marktsegmente führte auch zu höheren Produktions- und Umsatzzahlen. Im Zeitraum von 2015 bis 2022 stiegen die Umsätze um erstaunliche 69 Prozent und erreichten 1,2 Milliarden Euro, während die Produktion im Jahr 2022 einen Wert von 3,24 Milliarden Euro erreichte, was einen Zuwachs von 79 Prozent im Vergleich zu 2015 bedeutet.

Nicht weniger erstaunlich ist der soziale Wert des Radverkehrs: In Europa, Nordamerika und Australien beliefen sich die sozialen Vorteile aus der Vermeidung von Staus, der besseren Luftqualität und im Bereich der Gesundheit auf ca. 121 Milliarden Euro. Der Beitrag, den die niederländische Fahrradkultur zu diesen Vorteilen leistet, liegt schätzungsweise zwischen 1,2 und 3,4 Milliarden Euro.¹⁶

Vorreiter in der Produktion

Das Marktsegment „Produktion von Fahrrädern und Fahrradteilen“ zeigte ein herausragendes Wachstum. In der Zeit von 2015 bis 2022 stieg die Zahl der Unternehmen um 45 Prozent. Das ergab einen Zuwachs von 20 Prozent auf 2.400 Vollzeitstellen im Inland. Seit 2015 sind die Umsätze in diesem Marktsegment um 31 Prozent gestiegen, und zwar von 190 Millionen Euro im Jahr 2015 auf 250 Millionen Euro im Jahr 2022.

2021 produzierten niederländische Unternehmen 1,2 Millionen Fahrräder, von denen der größte Teil (1,1 Millionen Stück) exportiert wurden. Mehr als die Hälfte der exportierten Fahrräder (0,87 Mio. Stück) waren Elektrofahräder (E-Bikes).¹⁷ Der Produktionswert belief sich 2022 auf 1,73 Milliarden Euro, was einen Anstieg um 73 Prozent seit 2015 bedeutet.

E-Bikes werden in den Niederlanden immer beliebter. Sie ermöglichen es Menschen jeden Alters, längere Strecken mit dem Fahrrad zu bewältigen. E-Bikes können auf den typischen Pendlerstrecken bis 15 Kilometer Länge das Auto ersetzen. Ihre aufladbaren Batterien ermöglichen einen kostengünstigen, energieeffizienten und emissionsfreien Personenverkehr. Und dank der Entwicklung der künstlichen Intelligenz in die E-Bike-Technologie kann ein „modernes“ E-Bike demnächst auch erkennen, wenn es bergauf geht. Das Wachstum kann also teils durch Substitution erklärt werden: Viele Menschen aus den Niederlanden, die bisher ein Moped benutzt haben, entscheiden sich nun für ein E-Bike.

E-Bikes können aber nicht nur Personen von A nach B bringen: Elektrische Lastenfahrräder haben das Potential, die Hälfte der Logistik und ein Viertel aller gewerblichen Anlieferungen in europäischen Städten zu ersetzen, was vor allem die Belastung durch Kleintransporter in den überfüllten Stadtzentren reduziert. Da sie leicht um den anderen Verkehr herum und durch ihn hindurch fahren können, bleiben sie während der Spitzenzeiten nicht stecken und ermöglichen schnelle und saubere Lieferungen.

Ein wichtiger globaler Player

Die niederländischen Fahrradunternehmen besetzen eine wichtige Position auf dem Weltmarkt. In der Zeit von 2015 bis 2022 konnte sich der Exportwert von Fahrrädern und Fahrradteilen auf 980 Millionen Euro mehr als verdoppeln. Auch wenn es sich um einen fragmentierten Markt handelt, haben zwei der Top-3-Weltmarktführer ihre Wurzeln in den Niederlanden.

An erster Stelle ist die Pon Holding zu nennen, die im Import und Export von Autos aktiv war, bevor sie in den Bereich Fahrräder expandierte. Heute ist Pon der weltweit größte Fahrradhersteller. 2021 lieferte das Unternehmen weltweit über 710.000 Fahrräder aus. Sein Portfolio umfasst über 20 Premium-Marken wie Cannondale, Cervélo, Gazelle, Santa Cruz, Urban Arrow und Veloretti. Daneben betreibt Pon Swapfiets, einen Abo-basierten Fahrradservice mit mehr als 200.000 Abonnierenden.

Nach Giant mit Sitz auf Taiwan ist die Nummer 3 auf dem Weltmarkt die niederländische Accell Group, der u. a. die Marken Batavus, Sparta, Koga und Lapierre gehören. 2022 wurde die Accell Group für 1,6 Milliarden Euro von einer amerikanischen Investmentfirma übernommen. Ein kleinerer, aber sehr populärer Marktteilnehmer ist das Unternehmen Van Moof, das 2023 in Insolvenz ging und danach von Lavoie übernommen wurde. Um das Vertrauen der Kundschaft wieder zu gewinnen, hat Van Moof 2024 zwei neue Modelle auf den Markt gebracht.¹⁸

Handel und Wartung

Das Marktsegment Handel und Wartung verzeichnete in den letzten Jahren erhebliche Wachstumsraten, sowohl im Groß- als auch im Einzelhandel. Beim Verkauf neuer Fahrräder stehen die Niederlande in Europa auf dem siebten Rang (vgl. Box).

Während der COVID-19-Pandemie ist das Interesse an Fahrrädern geradezu explodiert, und der Verkauf von Fahrrädern zog in Europa und darüber hinaus rasant an. Im Zuge der COVID-19-Pandemie gingen die Importe aus China zurück, sodass viele Lieferunternehmen und Einzelhandelsbetriebe von Fahrrädern und Fahrradteilen die stark gestiegene Nachfrage nicht befriedigen konnten. Das legt nahe, dass der tatsächliche Zuwachs sogar noch größer gewesen sein könnte. Im Ergebnis blühte dieses Marktsegment jedenfalls in den Niederlanden auf, trotz aller Herausforderungen durch die Pandemie.

In diesem Marktsegment gab es 2022 insgesamt 11.400 Vollzeitstellen, wovon 2.600 Stellen auf den Großhandel entfallen, was einen Zuwachs um 36 Prozent seit 2015 bedeutet. Der Einzelhandel war für die übrigen 7.800 Vollzeitstellen verantwortlich, was 21 Prozent mehr als im Jahr 2015 sind.

Der Produktionswert des Groß- und Einzelhandels zusammen belief sich 2022 auf 1,42 Milliarden Euro; dies ist ein Zuwachs von fast 80 Prozent im Vergleich zu 2015. In diesem Zeitraum konnte sich der Produktionswert des Großhandels auf 670 Millionen Euro fast verdoppeln, während er im Einzelhandel um 70 Prozent auf 750 Millionen Euro stieg.

Die Umsätze des Groß- und Einzelhandels beliefen sich 2022 auf insgesamt 950 Millionen Euro. Im Vergleich zu 2015 bedeutet dies einen Zuwachs von 82 Prozent. Während der Einzelhandel hierzu den größten Beitrag leistet, nämlich 540 Millionen Euro (74 Prozent mehr als 2015), stiegen die Umsätze im Großhandel in diesem Zeitraum am schnellsten, und zwar auf 410 Millionen Euro in 2022, das sind 95 Prozent mehr als im Vergleichsjahr 2015.

Kennzahlen Produktion, Handel und Vermietung (2022)

Zahl der niederländischen Unternehmen: 3.495



Beschäftigte: 13.800 Vollzeitstellen

Umsatz: 1,22 Mrd. Euro



Produktionswert: 3,24 Mrd. Euro

Exportwert: 1.65 Mrd. Euro



Davon niederländische Produkte: 700 Mio. Euro

Sozialer Wert: 1,2 - 3,4 Mrd. Euro (2020)



Rangliste des Fahrradhandels in der EU

Fahrradabsatz in Europa (in neuen Rädern pro Jahr, inklusive E-Bikes)

| Land ¹⁹ | Einwohner (in Mio.) | Fahrradabsatz ²⁰ (in Mio.) |
|------------------------------|---------------------|---------------------------------------|
| Deutschland | 84,3 | 4,59 |
| Großbritannien ²¹ | 68,2 | 2,0 |
| Frankreich | 68 | 2,04 |
| Italien | 58,8 | 1,77 |
| Spanien | 48 | 1,35 |
| Polen | 36,7 | 0,88 |
| Niederlande | 17,8 | 0,85 |





Die niederländische Fahrradbranche

2. Sharing, Vermietung und Leasing: Intermodale Zugänglichkeit

Trotz der 23 Millionen Fahrräder, die die Einwohnenden der Niederlande selbst besitzen, kommt das Sharing-, Miet- und Leasingangebot in den Niederlanden gut an. Und weil dadurch die Zugangsschwelle zum Fahrradfahren weiter sinkt, sind das Sharing, das Mieten und das Leasing inklusive Optionen, die auch in vielen anderen Ländern gut funktionieren.



Das Marktsegment für das Sharing, Vermieten und Leasing von Fahrrädern besteht in den Niederlanden aus einer Vielzahl an Unternehmen, die die kostenpflichtige Nutzung von Fahrrädern und E-Bikes für eine bestimmte Zeit anbieten. Dieses Marktsegment gewinnt im Mobilitätssystem der Niederlande zunehmend an Bedeutung. Das führte dazu, dass die Zahl der Unternehmen in diesem Segment gestiegen ist, und zwar von 120 im Jahr 2015 auf 180 im Jahr 2022. Noch eindrucksvoller ist der Anstieg bei den Beschäftigten in diesem Segment: Seit 2015 hat sich die Zahl der Vollzeitstellen auf 1.000 vervielfacht. Auch die Umsätze in diesem Marktsegment haben sich verdoppelt, und zwar von 10 Millionen Euro im Jahr 2015 auf 20 Millionen Euro im Jahr 2022.

Sharing- und Leasingvarianten für Fahrräder

Die Unternehmen lassen sich nach der Art ihres Geschäftsmodells unterscheiden. In den letzten Jahren sind viele Newcomer zu der traditionellen, auf Urlaubsgäste eingestellten Fahrrad-Vermietung und dem weit verbreiteten „OV-fiets“ (s. unten) hinzugekommen, zum Beispiel die Unternehmen Bird, Bondi, Check, Donkey Republic, GoSharing und TIER. Ihre innovativen Sharing-Konzepte sind beeindruckend. Mit Hilfe intelligenter Schlösser und Smartphone-Apps, die mit GPS-Technik arbeiten, können die Nutzenden ein Fahrrad in ihrer Nähe ausfindig machen, es zur Benutzung aufschließen und in einigen Fällen auch an einem anderen Ort wieder abstellen als dort, wo sie es vorgefunden haben.

Eine andere Variante für eine eher langfristige Nutzung sind Leasing- oder Abo-Modelle. Dabei erwerben die Nutzenden für eine feste Monatsgebühr den Zugang zu einem voll funktionsfähigen Fahrrad. Swapfiets, ein 2014 von Studierenden gegründetes Unternehmen, gehört heute zur Pon Holding. Diese Firma ist mit über 280.000 Abonnierenden in den Niederlanden, Deutschland, Dänemark, Belgien, Frankreich, Spanien und Großbritannien die größte Marke in diesem Marktsegment. Anhand der Daten von 85.000 Abonnierenden in Belgien, Deutschland und Dänemark hat Decisio²² herausgefunden, dass 31 Prozent der Abonnierenden früher zu Fuß gegangen sind, während 22 Prozent ein anderes Fahrrad genutzt haben. Ein Wechsel des Transportmodus fand bei den 38 Prozent der früheren Nutzenden öffentlicher Verkehrsmittel und den 7 Prozent der früheren Autofahrenden statt, die sich damit für ein anderes Transportmittel entschieden hatten. Dieser Wechsel führte zu einer verbesserten Mobilität und gesundheitlichen Vorteilen, sowohl durch weniger CO₂-Emissionen als auch durch weniger Staus.

Lease a Bike ist ein anderes Tochterunternehmen der Pon Holding, das sich eher an Unternehmen und ihre Mitarbeitenden richtet. Die Firma bietet das Leasing von Fahrrädern in den Niederlanden und in Deutschland, Belgien, Österreich, Schweden und den USA an. Eine Marktstudie von Pon hat ergeben, dass das Fahrrad für 75 Prozent der 4.500 Abonnierenden zwei bis drei Mal pro Woche das Auto ersetzt, während 8 Prozent es anstelle öffentlicher Verkehrsmittel nutzen. 79 Prozent der Abonnierenden haben sich für ein E-Bike entschieden. Daher haben beide Leasing-Modelle einen hohen sozialen Wert.

OV-fiets

Das erfolgreichste Fahrrad-Sharing-Modell der Welt und zugleich das am weitesten verbreitete System in den Niederlanden ist das „OV-fiets“ (was auf Niederländisch „Fahrrad im öffentlichen Verkehr“ bedeutet). Die Einzigartigkeit und der Erfolg von „OV-fiets“ haben viel mit der Synergie zwischen Bahnreisen und dem „ersten und letzten Kilometer“ zu tun, was zu einer nahtlosen intermodalen Erfahrung führt. Ein Vorteil zugunsten des Klimas ergibt sich daraus, dass die

Kombination aus Bahn und Fahrrad die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel insgesamt steigert. OV-fiets hat seit dem Start im Jahr 2008 große Beachtung im Ausland gefunden. Die Deutsche Bahn hat dieses Konzept unter der Bezeichnung Call a Bike übernommen.

Trotz einer wachsenden Zahl an Alternativen ist die Nachfrage bei OV-fiets jedes Jahr weiter gestiegen. Wegen der COVID-19-Pandemie ist die Zahl der Fahrten 2020 jedoch um 40 Prozent auf 3 Millionen Fahrten eingebrochen. Das war allerdings der erste Rückschlag überhaupt bei diesem Konzept. Und offensichtlich haben die Nutzenden seitdem erneut den Weg zu uns gefunden.¹⁰ Im Jahr 2023 haben Bahnreisende das OV-fiets für 5,9 Millionen Fahrten genutzt, das sind 500.000 Fahrten mehr als 2022 und 600.000 mehr als 2019. Derzeit stehen 22.500 Fahrräder an über 288 Standorten in den Niederlanden zur Vermietung bereit. Dazu gehören Bahnhöfe, Haltestellen von Bussen und Straßenbahnen, Park and Ride-Standorte und eine Vielzahl innerstädtischer Standorte in Amsterdam, Rotterdam und Utrecht.

Ein durchschnittliches OV-fiets erreicht eine Lebensdauer von vier Jahren, was bedeutet, dass jährlich ein Viertel der Fahrräder ersetzt werden muss. 2015 haben die niederländische Staatsbahn und Roetz-Bikes ein gemeinsames Recyclingprogramm für das OV-fiets angestoßen, nach dem Roetz-Bikes nun etwa 1.000 Fahrräder pro Jahr neu zusammenbaut, wobei 70 Prozent der alten Fahrräder erneut Verwendung finden. Dabei kommen sozial verantwortliche Produktionsverfahren zum Einsatz und es werden Personen ausgebildet, die ansonsten schwer Zugang zum Arbeitsmarkt finden.

Die NS (Nederlandse Spoorwegen, niederländische Bahn) bietet auch gemeinsam genutzte E-Bikes an, wie z. B. TIER, wodurch das Angebot in der Nähe von Bahnhöfen weiter ausgebaut und neue Nutzende gewonnen werden können.

„Die Einzigartigkeit und der Erfolg von „OV-fiets“ haben viel mit der Synergie zwischen Bahnreisen und dem „ersten und letzten Kilometer“ zu tun, was zu einer nahtlosen intermodalen Erfahrung führt.“

Lastenfahrräder

Neben Fahrrädern und Elektro-Rollern sind auch Elektro-Lastenfahrräder im Sharing- oder Leasing-Modell verfügbar. Das stellt eine günstige Alternative zum Kauf dar, vor allem für Personen, die ein solches Fahrrad nur gelegentlich benötigen. Zu den Anbietern gehören u. a. BAQME und Cargoroo. Beide Unternehmen konzentrieren sich auf urbane Wohnviertel, in denen sie durch Smartphone-Apps einen leichten Zugang zu Elektro-Lastenfahrrädern bieten. Cargoroo, ein Unternehmen, das sich als Mischung zwischen Fahrrad und Auto positioniert, unterstützt verschiedene Nachbarschaftsinitiativen in niederländischen, deutschen und belgischen Städten. Die Firma BAQME bemüht sich um eine Reduzierung der privaten Autonutzung und bietet zugängliche, aktive Mobilitätsoptionen an. Sie unterhält Sharing-Flotten in mehreren niederländischen Großstädten und der belgischen Stadt Gent.

Zur Zielgruppe von BAQME gehören auch Unternehmen, die nur gelegentlich ein Fahrzeug benötigen, um (Online-)Bestellungen auszuliefern. Ganz auf das B2B-Marktsegment eingestellt ist die

Firma DOCKR mit ihrem Sharing-Modell für Lastenfahrräder, bei dem sehr viel größere Fahrzeuge an Großunternehmen wie DHL und FedEx verleast werden. Dank des flexiblen Monats-Abonnementsystems ist eine Anpassung nach oben oder unten je nach Bedarf leicht möglich. Hierdurch können sehr unterschiedliche Unternehmenstypen ihre Flotte um (Elektro-) Lastenfahrräder erweitern. In Erwartung weiterer Innovationen arbeitet das niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft derzeit an einer Rahmenrichtlinie für elektrische Leichtfahrzeuge (Light Electric Vehicles - LEVs), die sicherstellen soll, dass diese Fahrzeuge technisch solide und sicher im Straßenverkehr nutzbar sind.

Das jährlich stattfindende International Cargo Bike Festival (ICBF) präsentiert und fördert den Einsatz von Lastenfahrrädern für nachhaltigen Transport und Logistik. Die Teilnehmenden können sich dort über die aktuellen Trends der Technik für Lastenfahrräder informieren und den Austausch mit den Fachleuten suchen.

Mobilität als Dienstleistung (Mobility as a Service - MaaS)

Bei Mobility as a Service (MaaS) dreht sich alles um die Nutzung von Mobilität, statt um den Besitz an Transportmitteln. Dieses Konzept konzentriert sich darauf, wie man auf die schnellste, intelligenteste, leichteste oder komfortabelste Weise von A nach B kommt. MaaS möchte Autonutzende überzeugen, dass eine Fahrt mit anderen Transportmitteln komfortabler sein kann, weil man zum Beispiel im Zug auch noch arbeiten kann, oder gesünder, weil eine Fahrt mit dem Rad zugleich ein Training auf dem letzten bzw. ersten Kilometer darstellt, oder günstiger und sauberer. Sie kann zu sauberen, zugänglichen und lebenswerten Städten beitragen, in denen das Auto weniger im Vordergrund steht. In Utrecht führte ein MaaS-Pilotprojekt zum Rückgang der Autobenutzung um 40 % und der Treibhausgas-Emissionen um 65 % pro zurückgelegten Passagierkilometer.²³ Die Einbeziehung von (verschiedenen) Möglichkeiten wie öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, Motorroller oder Carsharing in Reiseinformationen führt zu einer alle Aspekte berücksichtigenden Reiseempfehlung, die es dem Reisenden ermöglicht, seine persönlichen Präferenzen zu setzen. MaaS macht es einfacher, Transportmittel unter dem Aspekt der Reisedauer, der Kosten, des Komforts oder des CO₂-Fußabdrucks zu vergleichen und sofort das bzw. die gewünschte(n) Transportmittel zu reservieren und zu bezahlen.



Fahrrad-Sharing-Modelle

Es lassen sich vier Geschäftsmodelle für das Fahrrad-Sharing unterscheiden:

1. Hin- und Rückfahrt mit vorgegebener Parkstation: Pendelnde oder Freizeitreisende kommen an einem Bahnhof an und entscheiden sich für ein Fahrrad, um den „letzten Kilometer“ zurückzulegen. Das bekannteste Beispiel ist das „OV-fiets“ (s. oben). Bei diesem Modell muss das Fahrrad am gleichen Bahnhof zurückgegeben werden, an dem es abgeholt wurde.
2. Fahrt auf einer Strecke mit vorgegebener Parkstation: Bei diesem Modell sind lokale Fahrten auch von einer Parkstation zu einer anderen möglich. Nutzende können ein Fahrrad an verschiedenen Standorten abholen und sind nicht verpflichtet, es wieder zum gleichen Standort zurückzubringen.
3. Hin- und Rückfahrt ohne vorgegebene Parkstation („peer-to-peer free-floating“): Dieses Modell ist relativ neu und unterscheidet sich von anderen dadurch, dass die Fahrräder Privatpersonen gehören, nicht einem Unternehmen. Das Modell konzentriert sich eher auf bestimmte Fahrradtypen wie E-Bikes, Rennräder oder Lastenfahrräder.
4. Free-floating: Dieses Modell ermöglicht es dem Nutzenden, das genutzte Fahrrad an einem beliebigen Ort stehen zu lassen, und gewinnt in europäischen Städten zunehmend an Beliebtheit. Es ist auf ein umfangreiches Radwegenetz in einer Stadt oder in einzelnen Wohnvierteln zugeschnitten. Sobald das Fahrrad nach der Fahrt abgeschlossen wird, ist es für einen anderen Benutzenden wieder verfügbar.

Folgende Empfehlungen gelten allgemein für alle Fahrrad-Sharing-Modelle:

- Beigeordnete des Stadtrats können ein Überangebot an Fahrrädern verhindern, indem sie Vorgaben für die maximale Anzahl angebotener Fahrräder in bestimmten geographischen Bereichen definieren und eine Mindestnutzungsdauer pro Tag festlegen.
- Für die Nutzenden ist es von Vorteil, wenn die Anbieter auf interoperable Smartphone-Apps zurückgreifen.
- Mithilfe von Geo-Fencing lassen sich virtuelle Grenzen um die Bereiche ziehen, in denen Free-Floating-Fahrräder abgestellt werden dürfen. So wird der Schutz des öffentlichen Raums sichergestellt. Außerhalb dieser Bereiche lässt sich das Fahrrad nicht abschließen, sodass die Mietzeit weiterläuft.
- Zum Schutz der Nutzenden ist es wichtig, für eine störungsfreie Datenübermittlung und für Datenschutz zu sorgen.
- Die Beigeordneten des Stadtrats müssen dafür sorgen, dass die Preise und die geographische Abdeckung der Sharing-Fahrräder für alle Einwohnenden gleich sind, um Inklusivität zu fördern.
- Letztlich ist es wichtig, dass man sich der Wirkungen bewusst wird, die das Fahrrad-Sharing auf das Mobilitätssystem hat.





Die niederländische Fahrradbranche

3. Infrastruktur und Baugewerbe: Die Voraussetzungen für mehr Radverkehr schaffen

Ein Sprichwort sagt, dass die Niederländer und Niederländerinnen bereits mit dem Fahrrad fahren können, bevor sie das Laufen gelernt haben. Ohne eine gute Radverkehrsinfrastruktur wäre das allerdings nicht der Fall. Daher stellt sich die Frage, welche Voraussetzungen erfüllt sein müssen, um eine Infrastruktur zu schaffen, die den Bedürfnissen vor Ort gerecht wird.



In den letzten fünfzig Jahren haben die Niederlande eine beeindruckende Radverkehrsinfrastruktur errichtet. Es wurde mehr als deutlich, dass der Bau sicherer und komfortabler Radwege zu den effektivsten Methoden gehört, um mehr Menschen zu motivieren, auf kurzen Strecken mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren. Das wird durch eine aktuelle Studie der European Cyclists' Federation bestätigt, die ergibt, dass umso mehr Radwege eine Stadt hat, desto mehr Personen fahren mit dem Rad.²⁴ Außerdem zeigt die Studie, dass mehr Radwege das Leben in der Stadt für alle Einwohnenden angenehmer machen, ob sie nun Rad fahren oder nicht.

Erfolgsfaktoren für eine Radverkehrsinfrastruktur

Bei diesem Prozess haben niederländische Unternehmen gelernt, dass einige Voraussetzungen erfüllt sein müssen, wenn man die Radverkehrsinfrastruktur zu einem Erfolg machen möchte. Für den Bau von Radverkehrsanlagen braucht man einen strategischen Ansatz, vor allem eine Netzwerkplanung, eine politische Strategie und die Einbeziehung aller Beteiligten. Natürlich muss man die Leute dann auch dazu bringen, diese Fahrspuren zu benutzen.

Während die Niederlande ihre Strategie für die Netzwerkplanung aufbauten, entwickelte und verbesserte das Land zugleich die Leitlinien, die Planungsprinzipien, das systematische Sicherheitsdenken und eine konsensuale Methode zur Entscheidungsfindung. Das führte in der zweiten Hälfte der 70er Jahre zum Bau der ersten beiden Muster-Fahrradstraßen in Tilburg und Den Haag.

Seitdem haben die Niederlande immer nach vorne geblickt und gebaut, was sie am besten können, angefangen von Radwegen, Fahrradtunneln und -parkplätzen bis hin zu ganzen Fahrradstraßen.

Das vollständig überarbeitete CROW-Planungshandbuch für Radverkehr basiert auf über mehrere Jahrzehnte bewährten niederländischen Radverkehrsleitlinien und Best Practice Erfahrungen für ein breites Spektrum an Radverkehrseinrichtungen.

Grundsätze der Netzwerkplanung

CROW ist eine Wissensorganisation, die die nationale Infrastrukturbehörde der Niederlande (Rijkswaterstaat) berät und Erfahrungen gesammelt hat, die beim Bau der ersten Radverkehrsanlagen gemacht wurden. Diese Erfahrungen hat die Organisation in ihrem Planungshandbuch für den Radverkehr (Ontwerpwijzer fietsverkeer, die niederländische Version des CROW-Planungshandbuchs für Radverkehr) zusammengefasst.

Dieses Handbuch basiert auf den Erfahrungen aus mehreren Jahrzehnten niederländischer Radverkehrspolitik und stellt die Best Practice-Verfahren für ein breites Spektrum an Radverkehrseinrichtungen dar. Das Handbuch konzentriert sich also auf bewährte Maßnahmen und Lösungen, die den Radverkehr als Element der Planung und des urbanen Designs berücksichtigen. Lokale Behörden und Ingenieurbüros arbeiten sehr gerne mit diesem Handbuch und halten sich meistens recht strikt an seine Empfehlungen.

Das Handbuch beschreibt alle Schritte, die Städte, Gemeinden und Nationen unternehmen können, um eine fahrradfreundliche Infrastruktur zu schaffen. Es beruht auf fünf Grundprinzipien für

die Planung eines Radverkehrsnetzes, die an nahezu jeden Kontext angepasst werden können. Dabei handelt es sich um folgende Grundprinzipien:

- Kohäsion, d. h. ein erkennbares und vollständiges Netzwerk in gleichbleibender Qualität, das eine Auswahl unterschiedlicher Routen zu einem Ziel anbietet, wobei multimodaler Transport berücksichtigt wird,
- Direktheit, d. h. wenige Umwege für Radfahrende, konstante Geschwindigkeiten und wenig Verzögerungen,
- Sicherheit, d. h. sowohl soziale Sicherheit als auch Verkehrssicherheit, wenig Stress und Schadstoffbelastungen,
- Komfort, d. h. Radfahren muss eine angenehme Erfahrung sein und
- Attraktivität, d. h. Routen, die positive Anreize für alle Sinne und Abwechslung bieten, die Radfahrende mit grünen und offenen Flächen überraschen, ruhige und gut gepflegte Straßen und Aktivitäten entlang der Route.

Die Dutch Cycling Embassy hat auf YouTube Kurzvideos zu allen fünf Prinzipien veröffentlicht.²⁵

Gestalten Sie Ihre Straße niederländisch

Wenn Sie wissen möchten, wie man Ihre Straße in den Niederlanden gestaltet hätte, können Sie das jetzt erfahren. Die Website Dutch Cycling Lifestyle²⁶ präsentiert Ihnen vier unterschiedliche KI-basierte Ergebnisse, zwischen denen Sie wählen können. Bis Mai 2024 wurden nicht weniger als 1,5 Millionen Straßen digital mit einem niederländischen Touch umgestaltet.

Systematische Sicherheit für Radfahrende

In den Niederlanden beruhen die Straßenplanungsrichtlinien auf dem Ansatz der systemischen Sicherheit (Safe System Approach). Dieser Ansatz zielt darauf ab, Unfallrisiken zu eliminieren oder drastisch zu reduzieren, sodass das Risiko schwerer Verletzungen sinkt. Dies entspricht der Selbstverpflichtung der Niederlande, die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr mit Todes- oder Verletzungsfolgen bis 2050 auf Null zu reduzieren.

Während jedoch die jährliche Zahl der tödlichen Unfälle, auch unter Radfahrenden, zurückgegangen ist, hat sich die Zahl der schweren Verletzungen bei Radfahrenden nicht verringert. In einem aktuellen Artikel in *Accident analysis and Prevention*²⁷ kommen die Autoren Fred Wegman und Paul Schepers zu dem Ergebnis, dass eine Verbesserung des Ansatzes der systemischen Sicherheit notwendig ist, bei der auch Alleinunfälle von Radfahrenden und Unfälle mit anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmenden (vulnerable road users) Berücksichtigung finden. Nur dann könne das langfristige Ziel erreicht werden, die Zahl der tödlichen Unfälle von Radfahrern bis 2050 auf Null zu reduzieren. Sie empfehlen, eine sichere Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen und gleichzeitig abzuwarten, wie intelligente Kameras (ITS/ADAS) die Sicherheit des Radverkehrs verbessern können. Sie fordern außerdem mehr Aufmerksamkeit für die relativ verletzlichen älteren Radfahrenden, insbesondere durch die Konstruktion eines speziellen Sicherheitsfahrrads und die Werbung für Sicherheitshelme (vgl. dazu auch CycleOn im nachfolgenden Abschnitt Beispielfälle).

Infrastruktur und Baugewerbe

Viele Länder haben derzeit hohe Beträge für Investitionen in die Radverkehrs-Infrastruktur in ihren Haushalt bereitgestellt, was beweist, wie dringlich es ist, Lösungen für diesen Bereich zu entwickeln. So haben zum Beispiel die USA einen Betrag von 7,2 Milliarden Dollar in ihr Programm für alternative Transportmittel (Transportation Alternatives Program) vorgesehen, wovon der überwiegende Teil in die Radverkehrsinfrastruktur investiert

werden soll. Die deutsche Bundesregierung hat ihre Zuweisungen an die Bundesländer um den Betrag von 1,45 Milliarden Euro erhöht, damit mehr Radverkehrsnetze und Abstellmöglichkeiten errichtet werden können. Natürlich haben sich auch einige niederländische Bauunternehmen auf entsprechende Ausschreibungen beworben oder werden das noch tun.

Viele niederländische Unternehmen aus dem Bau- und Infrastrukturgewerbe befassen sich mit der Planung und Errichtung von Infrastrukturbauten für den Radverkehr, zum Beispiel von Fahrradstraßen (ein Beispiel dafür ist BAM). Es gibt aber auch Unternehmen, die über Expertise speziell für den Bau von Fahrradabstellanlagen verfügen (zum Beispiel Falco).

Diese Unternehmen haben enge Verbindungen zu Design-, Beratungs- und Ingenieurbüros. und kooperieren mit lokalen (Bau-)Unternehmen, wenn im Ausland Baumaßnahmen oder Infrastrukturbauten für den Radverkehr ausgeschrieben werden.

Fahrradzentrale Houten

Wenn man Parkmöglichkeiten für Fahrräder bauen möchte, sollte man stets die aktuellen Trends und künftigen Entwicklungen im Radverkehr beachten. Leider wurde das erst klar, nachdem die Fahrradzentrale („Transferium“) in der Stadt Houten bereits gebaut war.

Houten liegt etwa 9 Kilometer von der Stadt Utrecht entfernt und ist die Heimat für viele Pendelnde, die sich auf eine gute Bahnverbindung verlassen. Da fast 60 Prozent der Einwohnenden mit dem Rad zum Bahnhof fahren, ist die Fahrradzentrale, die im Jahr 2011 unterhalb des Bahnhofs eröffnet wurde, eine Garantie für einen leichten Wechsel vom Rad auf die Bahn. Die 3.100 bewachten Parkplätze sind kostenlos nutzbar, und ihre Zahl kann sogar noch auf 4.200 vergrößert werden. Außerdem beherbergt die Fahrradzentrale noch eine Fahrradwerkstatt und Ladestationen für E-Bikes.

Recht schnell wurde aber klar, dass für E-Bikes und Lastenfahrräder nicht mit ausreichend Platz geplant worden war. Auch Anzeigetafeln mit aktuellen Zuginformationen im Fahrradparkhaus wären für den Benutzerkomfort von Vorteil gewesen.



RijnWaalpad Arnhem-Nijmegen

Es leuchtet ein, dass Planungsgrundsätze unverzichtbar sind, wenn man großflächige Infrastrukturprojekte für den Radverkehr bauen möchte. Ebenso bedeutsam ist aber die (persönliche) Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Behörden und ihren Ebenen. Außerdem kommt es auf politische Unterstützung, eine flexible Planung und die Berücksichtigung der Bedürfnisse aller beteiligten Parteien an. Das sind einige der Punkte, die man beim Bau der direkten Fahrradroute zwischen den Städten Arnhem und Nijmegen lernen konnte.

Langsam, aber unvermeidlich wachsen diese beiden Städte in den etwa 18 Kilometer breiten Bereich hinein, der zwischen ihnen liegt. Das führt zu einem hohen Druck auf die Infrastruktur und den öffentlichen Raum in diesem Bereich. Daraus ergab sich die Idee, eine direkte Fahrradverbindung zwischen beiden Städten zu bauen, den „RijnWaalpad“.

Die daran beteiligten Verwaltungen hatten allerdings unterschiedliche Zielvorstellungen für den Bau dieser direkten Fahrradverbindung: Während es der Staatsregierung hauptsächlich auf die Reduzierung von Staus auf der Autobahn ankam, wollten die regionalen und lokalen Behörden damit nachhaltige Verkehrsmittel fördern und ihre Region attraktiver machen. Ihre erfolgreiche Zusammenarbeit führte zu einer komfortablen und direkten Fahrradroute, die angenehm befahrbar ist und auf der man sich leicht orientieren kann.





Skadi Tirpak,
Geschäftsführerin der Dutch Cycling Embassy:
„Radfahren macht Städte
lebenswerter, dynamischer
und glücklicher“

Die Dutch Cycling Embassy (DCE) arbeitet mit Städten und Regionen in aller Welt zusammen und unterstützt sie dabei, fahrradfreundlicher zu werden. Hierzu werden Wissen, Erfahrungen und Expertise mit nationalen, regionalen und lokalen Regierungen und Behörden im Ausland geteilt. Skadi Tirpak ist Geschäftsführerin der DCE und erklärt, wie dies funktioniert.



Interview

Skadi Tirpak,
Geschäftsführerin der DCE

Über die Dutch Cycling Embassy

- Sie vermittelt zwischen der Nachfrage nach niederländischer Radverkehrs-Expertise und niederländischen Fachleuten, die diese liefern können.
- Die Dutch Cycling Embassy ist ein öffentlich-privates Netzwerk für nachhaltige und inklusive Fahrrad-Mobilität. Sie vermittelt Kenntnisse, Erfahrungen und Expertise zum niederländischen Radverkehr, die von privaten Unternehmen, NGOs, Forschungsinstituten und nationalen sowie lokalen Verwaltungen stammen.
- Als Non-Profit-Organisation wird sie durch das Niederländische Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft gefördert und zusätzlich über Teilnehmerbeiträge aus ihrem Netzwerk finanziert. Siehe Kontaktangaben im Abschnitt Profile.

Die DCE gibt maßgeschneiderte Informationen und Kenntnisse an nationale Regierungen, Regionen oder Städte weiter, die Unterstützung suchen. Die anfragende Regierung oder Behörde könne in einem solchen Fall zum Schließen etwaiger Wissenslücken im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur oder Fahrradpolitik die niederländische Expertise in Anspruch nehmen, so Tirpak. „Wir arbeiten mit ihnen und den Fachleuten in unserem öffentlich-privaten Netzwerk zusammen, um diese Lücken so gut wir können zu schließen. Der Kontakt kann dabei ein kurzer E-Mail-Austausch sein. Oder es wird eine detailliertere Videokonferenz, ein Webinar oder eine ganze Reihe virtueller Austausche organisiert. Am meisten und erfolgreichsten machen wir unsere Arbeit aber in persönlichen Gesprächen und Treffen.“

„Wir arbeiten gezielt mit Städten zusammen, die an uns herantreten und engagiert sind, die Ergebnisse dieser persönlichen Gespräche auch kontinuierlich umzusetzen. Wir bevorzugen hierbei langfristige Kontakte. Mit einigen Städten wie z. B. mit Austin (Texas) [vgl. Box] arbeiten wir schon seit mehr als einem Jahrzehnt zusammen, bestehend aus einer Kombination von Studienbesuchen in den Niederlanden, Workshops in Austin und virtuellen Gesprächen.“

„Einerseits laden wir die Personen aus der Entscheidungsebene in Städte oder Regionen in den Niederlanden ein, die für ihre Bedürfnisse relevant sind (Studienbesuche), andererseits lassen wir unsere niederländischen Fachleute ins Ausland reisen (zu Workshops). Dabei geben sie ihre Kenntnisse, Erfahrungen und ihre Expertise an lokale Ingenieure und Ingenieurinnen und Planer und Planerinnen weiter und arbeiten mit ihnen für drei bis fünf Tagen an praktischen Fallstudien. Diese können sich auf Straßen, Kreuzungen oder Bahnhöfe beziehen, die eine Stadt gerade entwickelt. Danach arbeitet unser Netzwerk dann direkt mit diesen Städten zusammen und die DCE tritt in den Hintergrund.“

Nachhaltige, inklusive Städte

Tirpak weist darauf hin, dass der Radverkehr nicht das eigentliche Ziel ist, das die DCE umtreibt. „Unser Ziel besteht darin, lebenswerte, nachhaltige und inklusive öffentliche Räume zu schaffen. Der Radverkehr dient uns als Mittel, das zu erreichen. Verkürzt gesagt, geht es um das Schaffen einer Umgebung, die für Jung und Alt lebenswert ist, soziale Interaktionen und gesellschaftlichen Zusammenhalt fördert, indem sie zu Aktivitäten auf der Straße und zu persönlichen Interaktionen anregt. Durch effektive Planung, bei der das

Fahrrad als Ausgangspunkt dient, können inklusive Sitz-, Garten- und Spielbereiche mit vielen Bäumen, Pflanzen und Blumen entstehen, an denen sich alle erfreuen können.

„Das ist das eigentliche Ziel, auf das wir hinarbeiten. Es geht also nicht unbedingt um wirtschaftliche Vorteile oder Profite, die aus einer solchen Zusammenarbeit resultieren. Der Wert dieser Beratungs- und Produktionsleistungen, angefangen von Fahrrädern selbst bis hin zum Design der Infrastruktur, der Bereitstellung von Technologien wie von Abel Sensors [vgl. Box] beläuft sich dennoch jedes Jahr auf einige Milliarden Euro. Verglichen mit anderen Branchen wie dem Gewässerbau, der Landwirtschaft oder der Pharmazie ist die Fahrradbranche immer noch sehr neu und klein, aber sie wächst und entwickelt sich und hat neben wirtschaftlichen auch große soziale Vorteile.“

„Im Grunde geht es uns um die Änderung von Verhaltensweisen. Wir verändern eine Kultur. Indem wir aufzeigen, wie vielseitig und praktisch das Fahrrad im Vergleich zum Autoverkehr ist, ermutigen wir die Leute, Autofahrten zu reduzieren. Das gelingt uns nicht von heute auf morgen und es geht auch nicht ohne intensive Diskussionen, wofür unsere Straßen eigentlich da sind und wie sie für alle besser nutzbar werden - aber wir kommen voran.“

Rot eingefärbte Radverkehrsanlagen in Austin (Texas)

Die DCE und eine Gruppe niederländischer Fachleute haben Austin erstmals im Jahr 2012 besucht und einen ThinkBike-Workshop organisiert.²⁸ Bei diesem Workshop stellte sich heraus, dass die Hälfte aller Autofahrten in Austin kürzer als 5 Kilometer ist. Die Ergebnisse des Workshops waren sehr detailliert: Austin strebt an, 15 Prozent dieser kurzen Autofahrten durch Fahrradfahrten zu ersetzen, und zwar durch die Planung und Realisierung eines Radwegenetzes von 650 Kilometer Länge bis zum Jahr 2025.

Die Baumaßnahmen sind seitdem kontinuierlich fortgesetzt worden. Nahezu jedes Jahr organisiert die Stadt eine Studienreise in die Niederlande, um sich über die aktuellen Entwicklungen in den Niederlanden zu informieren und Inspirationen von dort mitzunehmen. Die Niederlande werden hierbei als fixer Orientierungspunkt angesehen. Im Jahr 2022 hat man die DCE zum zehnjährigen Jubiläum des allerersten Workshops erneut nach Austin eingeladen. Dort wurde dann ein weiterer Workshop mit einer Gruppe Verkehrs-, Fahrrad- und Raumplanungsexperten aus dem DCE-Netzwerk organisiert. Bis damals hatte die Stadt Austin 380 Kilometer Radverkehrsanlagen und 16 sichere Kreuzungsbereiche gebaut. Die Radwege wurden rot eingefärbt - eine Hommage an ihre Herkunft aus den Niederlanden.

Die Stadt richtet jedes Jahr bis zu 25 km neue, geschützte Radverkehrsanlagen ein. Bislang fährt nur 1 Prozent der Einwohnenden von Austin mit dem Fahrrad zur Arbeit, vor allem Männer. Zu den Hindernissen für den Radverkehr zählen die oft drückende Hitze, die große Fläche der hügeligen Stadt und die manchmal schlechte Luftqualität. Eine aktuelle Umfrage ergab außerdem, dass viele Einwohnenden von Austin sich auf den älteren Radwegen von Austin nicht sicher fühlen, obwohl es für Radfahrende eine der sichersten Städte in den USA ist.²⁹ Mehr als 55 Prozent würden bevorzugt auf geschützten Fahrradstreifen oder -wegen fahren, die vom Autoverkehr durch flexible Poller oder Betonschwellen getrennt sind.

Fahrradparken und Fahrrad-Sharing in Deutschland

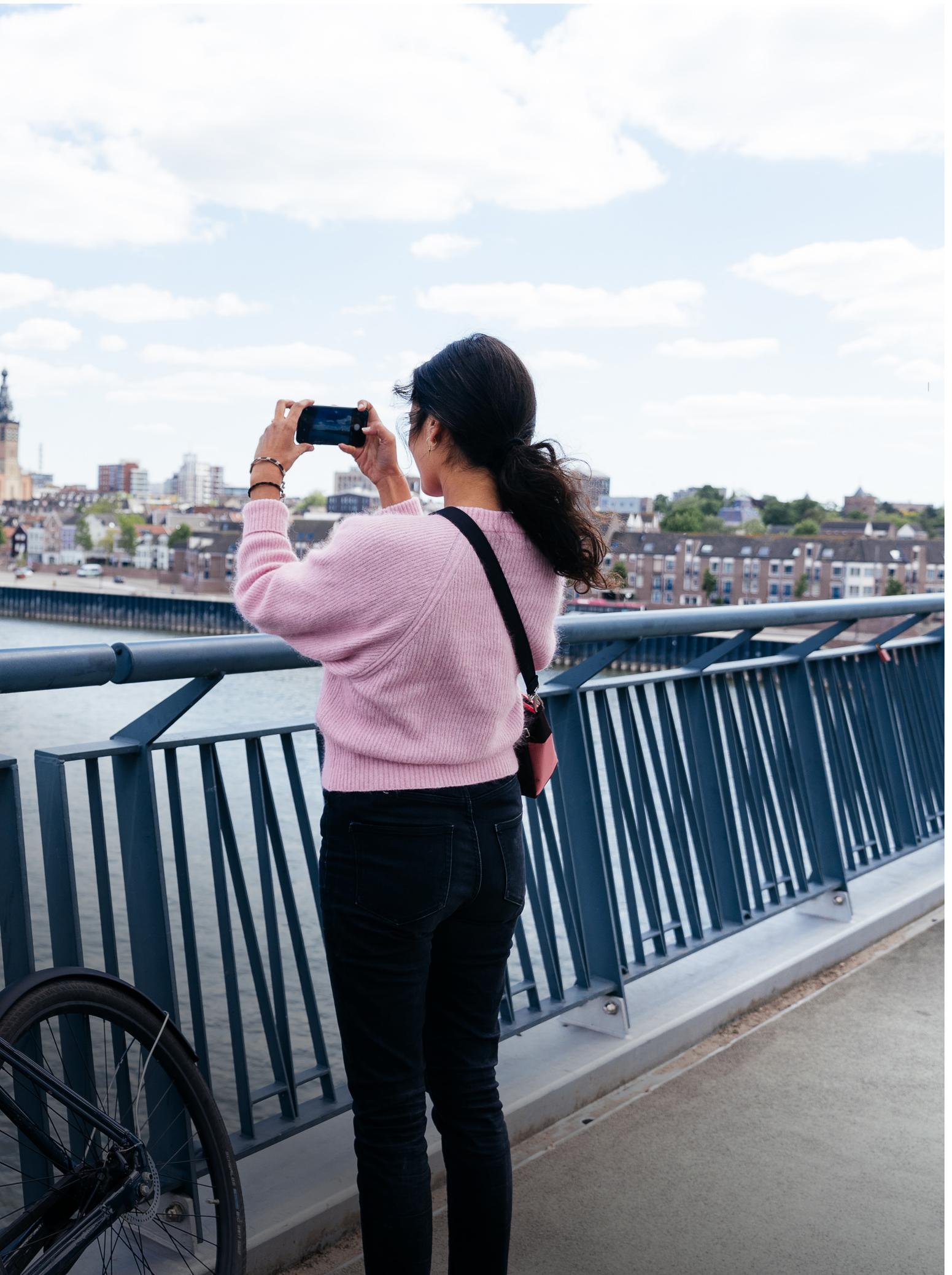
Etwas näher an den Niederlanden hat sich eine Gruppe von Interessenten gebildet, die zahlreiche Studienbesuche in den Niederlanden absolviert hat. So hat sich die Deutsche Bahn mit Planungsfachleuten für Fahrradparkhäuser, mit der niederländischen Bahn und der niederländischen Netzgesellschaft ProRail an einen Tisch gesetzt, um über die Planung von Fahrradparkhäusern und das Fahrrad-Sharing zu sprechen. Die Deutsche Bahn verfolgt das Ziel, bis 2030 an ihren Bahnhöfen eine Million Parkplätze für Fahrräder einzurichten. Außerdem hat sie die Firma Call A Bike gegründet, die das Fahrrad-Sharing nach dem Free-Floating-Prinzip anbietet, wobei die Fahrräder über eine Smartphone-App gebucht werden können.



Die niederländische Fahrradbranche

4. Design, Ingenieurwesen und Beratung: Hilfe beim Schaffen der Voraussetzungen zur Fahrradnutzung

Mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren, ist eine notwendige Vorbedingung, um mehrere der nachhaltigen Entwicklungsziele (Eng. Sustainable Development Goals (SDG's)) zu erreichen. Ein Weg, mehr Menschen zur Benutzung des Fahrrads zu ermutigen, ist die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, damit sie zu einer vollwertigen Alternative bei lokalen, regionalen und nationalen Mobilitätsprojekten wird. Die Niederlande verfügen über umfangreiche Erfahrungen in diesem Bereich.



Niederländische Unternehmen aus den Bereichen Planung, Ingenieurwesen und Beratung haben weltweit Erfahrungen mit Dienstleistungen im Bereich Radverkehr gewonnen, die sie für öffentliche Stellen erbringen (B2G). Sie können dem Ausland deshalb aktive Unterstützung bieten, um die Voraussetzungen für mehr Radverkehr zu erfüllen. Außerdem ist das für die Niederlande einer der kostengünstigsten Wege, sich beim Bekämpfen des Klimawandels zu engagieren.

Ungeachtet einer Vielzahl attraktiver Projekte innerhalb der Niederlande steht eine steigende Zahl niederländischer Planungs-, Ingenieurs- und Beratungsfirmen bereit, um bei der Planung und Realisierung internationaler Radverkehrsprojekte zu beraten. Das niederländische Statistikbüro hat für das Jahr 2019 eine Erfassung auf der Basis von 75 Firmen durchgeführt. In diesem Jahr belief sich der Gesamtumsatz dieser Firmen auf fast 1,2 Milliarden Euro. Dabei wurden Leistungen im Wert von 300 Millionen Euro im Ausland erbracht, allerdings auch solche, die nichts mit dem Radverkehr zu tun haben. Diese Firmen stellten insgesamt 11.000 Vollzeitstellen bereit.

Brücken bauen - und vieles mehr

Wie bereits erwähnt, hat Decisio (2022) den sozialen Wert, den diese Firmen durch ihre im Ausland erbrachten Leistungen geschaffen haben, auf einen Betrag im Bereich von 1,2 bis 3,4 Milliarden Euro pro Jahr geschätzt. Dabei wurden alle mit dem Radverkehr verbundene Vorteile einbezogen, insbesondere bessere Luft, eine bessere Gesundheit, weniger Staus im Straßenverkehr, das Klima und der Gewinn an öffentlichem Raum.

Da Fahrradstrategien zudem oft Bestandteil von Stadtentwicklungsplänen oder einer integrierten urbanen Mobilitätsplanung sind, kann die vorhandene Radverkehrs-Expertise dazu führen, dass niederländische Unternehmen an großen internationalen Planungs-, Ingenieurs- oder Beratungsprojekten beteiligt werden.

Lokale Präsenz oder Partnerschaft

Viele Behörden arbeiten bei Radverkehrsprojekten gern mit niederländischen Fachleuten zusammen, um lokal bestehende Wissenslücken zu schließen und zu vermeiden, dass Planungsfehler gemacht werden. Denn wenn solche Fehler zu gefährlichen Situationen führen, wird die Unterstützung für den Radverkehr wahrscheinlich schwächer. Das wäre eine Verschwendung von politischem Kapital und Finanzmitteln. Bei ihren Aktivitäten im Ausland müssen die Planungs-, Ingenieurs- und Beratungsfirmen über Kenntnisse des lokalen Kontexts, der Kultur und der geltenden Vorschriften verfügen und wissen, was man vor Ort zu tun und zu lassen hat. Deshalb suchen sich diese Firmen oft lokale Partnerschaften. Außerdem haben mehrere niederländische Unternehmen wie Witteveen+Bos, Decisio, Goudappel und Mobycon

Tochtergesellschaften in anderen Ländern gegründet, die sich mit Radverkehr und nachhaltiger Mobilität befassen. Diese Tochtergesellschaften und Partnerschaften bauen die lokal vorhandene Expertise aus, was normalerweise auch zu Kostenvorteilen führt.

Internationale Kooperation

In der bereits angesprochenen Studie hat Decisio verschiedene Ebenen unterschieden, auf denen niederländische Planungs-, Ingenieurs- und Beratungsfirmen einen direkten Beitrag zu internationalen Radverkehrsprojekten leisten.

An erster Stelle sind dabei Radverkehrsprojekte zu nennen, bei denen niederländische Firmen vorgegebene Projekte in aller Welt planen. Beispielsweise haben Witteveen+Bos und JB Mobility an einem 35 Kilometer langen Fahrrad-Highway in Bogotá mitgearbeitet, und Royal HaskoningDHV wurde von der Stadtregierung von Peking beauftragt, die Entwicklung einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt zu unterstützen und ein Konzept für eine Radschnellverbindung im südöstlichen Distrikt Tongzhou vorzulegen.

Zweitens haben niederländische Stellen zu Fahrrad-

So wird Singapur eine „autoarme“ Stadt

Asiatische Megastädte wurden auf den motorisierten Verkehr ausgelegt. Heute haben die Staus im Straßenverkehr ein kritisches Niveau erreicht. Daher versucht Singapur seit einigen Jahren, dem Zuwachs an privaten Autos entgegenzuwirken, indem man eine Vision vorstellt und eine Kampagne durchführt, wonach Singapur eine „autoarme“ Stadt werden soll. Diese Vision wirbt für öffentliche Verkehrsmittel, den Rad- und den Fußgängerverkehr. Um ein Pilotprojekt für diese Strategie durchzuführen, fiel die Wahl auf den dicht besiedelten Distrikt Ang Mo Kio (175.000 Einwohnende).

Witteveen+Bos gewann zusammen mit einer in Singapur ansässigen Planungs- und Ingenieursfirma auch die Ausschreibung für die Planung und Entwicklung eines Radverkehrsnetzes in Ang Mo Kio. Da dieser als entwickelt bezeichnete Distrikt bereits über alle erforderlichen Infrastruktureinrichtungen verfügt, besteht die eigentliche Herausforderung darin, eine Radverkehrsinfrastruktur zu gestalten, die sich in den knappen Raum einfügt und nahtlose Übergänge zu anderen Transportmitteln bietet.

Der Ansatz von Witteveen+Bos umfasst eine räumliche Analyse, die als Grundlage für Entscheidungen über die Gestaltung von Radverkehrsanlagen und Kreuzungen in der bestehenden beengten Umgebung dient. Auch der zu erwartende Anstieg des Radverkehrs wird berücksichtigt, um dafür zu sorgen, dass Upgrade-Optionen verfügbar sind.

In der Entwurfsphase der Planung bedient sich Witteveen+Bos ihrer Expertise aus der niederländischen Infrastruktur und der in Singapur gemachten Erfahrungen. In der finalen Phase greift die Firma dann auf lokale Ingenieurbüros zurück, die diese Planungsansätze weiter ausarbeiten.



Masterplänen in der ganzen Welt beigetragen. Beispielsweise hat Mobycon der Stadt Reykjavik geholfen, ihre Radverkehrsplanung für die Jahre 2021-2025 zu entwickeln und Decisio unterstützte die Radverkehrsplanung der Stadt Mailand, nach der 750 Kilometer neue Fahrradwege entstehen sollen. Drittens haben niederländische Firmen wichtige Beiträge zu gebietsspezifischen Planungsprojekten geleistet, bei denen Radfahrende und Zufußgehende im Mittelpunkt stehen. Witteveen+Bos hat beispielsweise die Regierung von Singapur bei der Planung und Gestaltung des Radverkehrsnetzes im Distrikt Ang Mo Kio unterstützt, mit dem das Ziel verfolgt wird, dass die 175.000 Einwohnenden des Distrikts sicher und komfortabel mit dem Rad fahren können, was wiederum als Beispiel für den Rest von Singapur dienen soll (vgl. nachfolgende Box).

Einen indirekteren Beitrag leisten die maßgeschneiderten ThinkBike-Workshops der DCE, die seither Fachleuten in aller Welt geholfen haben, das Fahrradfahren anders zu betrachten. Diese Workshops decken alle Bereiche ab, die den verantwortlichen Stellen helfen, fahrradfreundlicher zu agieren, angefangen von der Infrastruktur über Strategien, Programme und Vorschriften bis hinauf zur Regierungsebene. Vgl. auch das Beispiel zu ACTIVE auf Seite 33.

Showcase: Doppelstöckiger Tunnel in Maastricht

Laufzeit: 2011–2018

Ziel: Verbesserung des Verkehrsflusses, der Zugänglichkeit und der Lebensqualität in Maastricht

Partner sind u. a.: Niederländische Regierung, Rijkswaterstaat, Provinz Limburg, Stadt Maastricht, Stadt Meerssen, Maastricht Bereikbaar, A2-Nachbarschaftsinitiative, Radfahrerbund u. a.

Finanzierung: Niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft

80 Prozent des Straßenverkehrs passieren Maastricht im Untergrund durch den König-Willem-Alexander-Tunnel. Die 2 Kilometer lange Strecke, die früher von der Autobahn A2 beansprucht wurde, ist zu einem Grünbereich geworden, an den Wohnhäuser angrenzen. Das A2-Projekt in Maastricht ist aber nicht nur ein Infrastrukturprojekt, sondern auch ein soziales Projekt, das mehrere Probleme angeht, die in der Stadt und ihrem Umfeld bestehen. Zentrale Aspekte sind dabei Mobilität und Lebensqualität. Als Bereich mit wenig Autoverkehr wurde der Park auf dem Tunnel so gestaltet, dass er sowohl für Zufußgehende als auch für Radfahrende attraktiv ist.

Der Tunnel hat die Stadt für Radfahrende und vor allem für Kinder sicherer gemacht, da sie nicht mehr die Autobahn überqueren müssen, um zur Schule oder nach Hause zu fahren. Außerdem sorgt ein Fahrradtunnel für eine bessere Anbindung an die direkte Fahrradrouten, die Maastricht mit der deutschen Stadt Aachen verbindet.

Eine wichtige Erkenntnis aus diesem Projekt war, dass der Radverkehr in die Leistungsbeschreibung aufgenommen werden muss, damit sichergestellt ist, dass er bei der Planung berücksichtigt wird.





Die niederländische Fahrradbranche

5. Non-Profit-Organisationen: Know-how und Expertise der Niederlande weitergeben

Neben einer Vielzahl von Unternehmen gibt es in den Niederlanden auch einen Non-Profit-Bereich, der sich mit der Förderung und Verbesserung des Radverkehrs befasst. Dieser Bereich konzentriert sich auf das Teilen von Kenntnissen und das Herstellen von Kontakten zwischen verschiedenen Beteiligten, um sowohl den wirtschaftlichen als auch den sozialen Wert des Radverkehrs zu fördern. Hierzu gehören Wissensorganisationen, Verwaltungsbehörden, Agenturen für die Regionalentwicklung sowie Stiftungen und Verbände (zum Beispiel der niederländische Radfahrerverband Fietsersbond) die alle einen wichtigen Teil des „Fahrrad-Ökosystems“ ausmachen.



Das diverse und innovative niederländische Fahrrad-Ökosystem wird von diversen Non-Profit-Organisationen unterstützt, die Lösungen entwickeln, um der gesamten Branche zu Wachstum zu verhelfen und dafür zu sorgen, dass eine neue Expertengeneration heranwächst.

Testgebiet

Um ihre führende Position in der Fahrradbranche zu halten, bemühen sich die Niederlande um ständige Innovationen im eigenen Land, indem sie genügend Raum für technische und strategisch-politische Fahrradinnovationen schaffen. Wenn diese Fahrradinnovationen in den Niederlanden auch in der Praxis funktionieren oder wenn es Möglichkeiten gibt, damit zu experimentieren und Nachweise für ein Konzept zu liefern, hilft das den Niederlanden, sich als Land der Fahrradfachleute zu präsentieren. Als Testgebiet für Fahrradinnovationen profitiert nicht nur die Niederlande selbst, sondern sie können auch zu Radverkehrsprogrammen im Ausland beitragen.

Regierungsorganisationen

Auch wenn in den Niederlanden die Städte und Provinzen für den Bau von Radwegen und die Förderung des Radverkehrs zuständig sind, bemüht sich die niederländische Landesregierung mit verschiedenen Programmen, alle Beteiligten hierbei zu unterstützen. Eines dieser Programme ist die Tour de Force, die das Ziel verfolgt, die Zahl der mit dem Fahrrad in den Niederlanden zurückgelegten Kilometer in dem Zeitraum von 2017 bis 2027 um 20 Prozent zu steigern. Hierzu arbeitet die Verwaltung mit Wissensorganisationen und Plattformen wie CROW und mit Beteiligten aus der Privatwirtschaft zusammen.³⁰ Darüber hinaus unterstützt die Regierung das Wachstum der Fahrradbranche, indem sie die Kontakte zwischen niederländischen Unternehmen und lokalen Stellen in verschiedenen Ländern fördert. Ein Beispiel ist die finanzielle Förderung für öffentlich-private Partnerschaften, wie in dem folgenden Beispielsfall beschrieben.

Als vor Ort ansässige Vertretung spielen die niederländischen Botschaften und die niederländische Wirtschaftsagentur eine wichtige Rolle bei der Herstellung solcher Kontakte und der Vorstellung von Fahrradunternehmen bei den lokalen Verantwortlichen. Auch die in den Niederlanden ansässigen Stellen können diese Unternehmen vorstellen, wenn sie entsprechende Mitarbeitende aus dem Ausland empfangen. Natürlich arbeiten die Niederlande auch mit anderen europäischen Staaten zusammen, um für den Radverkehr wichtige Kontakte im Ausland herzustellen, zum Beispiel durch ACTIVE (vgl. auch den Abschnitt mit Fallbeispielen im nächsten Kapitel).

Non-governmental organisations (NGOs)

Die Aktivitäten der niederländischen Regierung werden durch verschiedene NGOs ergänzt. Ein Beispiel ist die Organisation BYCS, die die Vision verfolgt, dass weltweit bis zum Jahr 2030 die Hälfte aller Fahrten in der Stadt mit dem Rad zurückgelegt werden. Hierzu führt man Engagementprogramme durch, gibt Studien in Auftrag und veröffentlicht sie. Außerdem gibt es Beratungsangebote zu Strategien, die die Fahrradkultur fördern, damit alle Zugang zum Fahrrad erhalten und es als brauchbare, sichere und Freude machende Transportmöglichkeit angesehen wird. Ein weiteres Beispiel ist Cycling out of Poverty (Coop-Africa), das Fahrrad-Ökosysteme in afrikanischen Entwicklungsländern südlich der Sahara fördert, von denen alle Einwohnenden profitieren.

Wissensorganisationen:

Indem sie ihr Wissen durch Forschung und Lehre weitergeben, können auch Universitäten und Wissensorganisationen wie TNO und CROW eine wichtige Rolle spielen, wenn es darum geht, die niederländische Fahrradbranche international gut zu positionieren. Die von ihnen angebotenen Aktivitäten, u. a. Kurse, Workshops oder Studienreisen, veranlassen viele Beteiligte aus dem Ausland zu einer Reise in die Niederlande. Ihre Expertise und ihre unabhängige Stellung sind positiv für die Vermittlung des niederländischen Radverkehrswissens und steigern das Interesse aus dem Ausland. Dadurch können sie auch ein relevantes Netzwerk aufbauen.

Die DCE organisiert Online-Kurse, Workshops und Studienreisen, auch wenn es sich bei ihr nicht um eine klassische Wissensorganisation handelt.

Weitere Angaben zu Wissensorganisationen, Non-Profit-Organisationen und Regierungsorganisationen finden Sie im Abschnitt Profile.

Die niederländische Fahrradbranche bietet ein vollständiges Programm mit Lösungen für den Radverkehr, die Sie nutzen können, damit Ihre eigene Stadt oder Region sauberer, sicherer und intelligenter wird.

Fallbeispiele

Beispiele für (internationale) Kooperation:



ACTIVE

Laufzeit: 2023–2033

Ziel: Ausbildung von 10.000 Profi-Beraterinnen und Gründung eines Fonds im Bereich aktive Mobilität

Partner sind u. a.: Belgien, WRI, Weltbank, UNEP, GIZ, UNESCO, DCE.

Finanzierung: Niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft. In nächster Zeit werden sich weitere Länder an der Finanzierung beteiligen.

Immer mehr Regierungen werden sich bewusst, dass es erforderlich ist, neue politische Strategien zur Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs zu entwickeln, wenn sie ihre Ziele in den Bereichen Sicherheit, Gerechtigkeit, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz erreichen wollen. Zu den Faktoren, die sie oft daran hindern, gehört der Mangel an Wissen, Expertise und Finanzierungsmitteln.

Um dem abzuhelfen, haben die Niederlande und Belgien im Jahr 2023 während der UN-Klimakonferenz (COP28) das Kapazitäts-Aufbauprogramm ACTIVE ins Leben gerufen, zu dem auch ein weltweiter Fonds für Investitionen in aktive Mobilität gehört, der weitere Finanzierungsquellen anziehen und erschließen soll.

ACTIVE konzentriert sich auf den Aufbau von Kapazitäten zur Entwicklung der Wissensbasis in Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen im globalen Süden. Im Jahr 2023 haben die ACTIVE-Beteiligte u. a. die Länder Kolumbien, Ghana und Indien besucht und dort Trainings/Workshops durchgeführt. 2024 finden Workshops in zwölf weiteren Ländern statt, darunter Peru, Uganda und Thailand. Wenn die Fachleute dort ihr Wissen und ihre Expertise in Trainings und Workshops weitergeben, stehen lokale Bedürfnisse, die Kultur, der Kontext und die vorhandenen Einrichtungen im Vordergrund. Da sich die Anzahl der Workshops aber jedes Jahr verdoppelt, ist ein gewisses Maß an Standardisierung unvermeidlich.

Was man bereits gelernt hat

Mirjam Borsboom ist internationale Koordinatorin für Radverkehrsstrategie beim Niederländischen Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft und benennt Punkte, die man bereits gelernt hat:

- Der Erfolg jedes Workshops ist von der vor Ort vorhandenen politischen Unterstützung, der politischen Führung und dem Engagement abhängig.
- Manchmal berichten Teilnehmende über ihre eigenen praktischen Bedürfnisse. Zum Beispiel kann eine Duschmöglichkeit am Arbeitsplatz die Mitarbeitenden veranlassen, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen, vor allem in Ländern mit heißem Klima. Deshalb ist es wichtig, auf die lokalen Gegebenheiten zu achten.
- Die Fachleute aus den Niederlanden, die vor Ort Trainings durchführen, bringen auch wertvolle Erkenntnisse mit zurück, zum Beispiel über Inklusion, Diversität und Straßen, die für Kinder sicher sind.



Programm Fahrradbotschafterinnen und Fahrradbotschafter

Laufzeit: 2019 – aktuell

Ziel: Arbeitnehmende werden ermutigt, mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen

Partner: 23 Arbeitgebende

Finanzierung: Niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft

Auch wenn bereits 27 Prozent aller Fahrten in den Niederlanden mit dem Rad erledigt werden, gibt es noch viel Luft nach oben. Das Fahrrad bietet so viele Vorteile für seine Benutzenden, die Gesellschaft und das Klima, dass die niederländische Regierung diverse Bemühungen unternimmt, seine Nutzung zu fördern.

Eins dieser Programme soll die Fahrradbenutzung durch die Beschäftigten von Unternehmen fördern und nennt sich „Fahrradbotschafts-Programm“. Die Arbeitgebende haben viele Vorteile, wenn ihre Beschäftigten mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen: Diese Arbeitnehmende haben meistens eine bessere Gesundheit und weniger Krankheitstage. Zudem können Unternehmen ihren Parkplatzbedarf reduzieren, wenn mehr Beschäftigte mit dem Rad zur Arbeit kommen. Aus diesem Grund dürfen Arbeitgebende ihren mit dem Fahrrad zur Arbeit kommenden Beschäftigten Fahrtkosten in gleicher Höhe erstatten wie denen, die mit dem Auto pendeln, wobei auch die steuerlichen Vorgaben für die private Nutzung eines Dienstfahrrads erleichtert wurden.

Bisher gibt es 23 Fahrradbotschafter und -botschafterinnen, unter anderem bei der Stadt Rotterdam, bei ASML, beim Medizinischen Zentrum der Universität Groningen, beim Flughafen Schiphol und bei den nationalen Polizeikräften.

Rotterdam geht mit gutem Beispiel voran

Die Stadt Rotterdam hat sich zur nachhaltigen Mobilität und zur Bewahrung ihrer Zugänglichkeit verpflichtet. Sie möchte dabei ein gutes Beispiel geben. Der Effekt, den ihre 14.000 Arbeitnehmende auslösen können, wenn sie nachhaltig und aktiv zur Arbeit fahren, ist riesig.

Gemeinsam mit lokalen Unternehmen und Organisationen stellt die Rotterdamer Radverkehrsstrategie „Fietskoers 2025“ den Radverkehr in den Mittelpunkt. Hierzu wurde die Rotterdamer Fahrradallianz gegründet, die bis 2030 eine Reduzierung der Treibhausgase um 50 Prozent erreichen möchte. 2022 hat der Fahrradverband Fietsersbond der Stadt das goldene Zertifikat als „fahrradfreundliches Unternehmen“ verliehen, das eine breite Skala an Maßnahmen würdigt, insbesondere das sichere Fahrradparken, Duschen und Umkleieräume, Fahrräder für den Dienstgebrauch an mehreren Standorten und zahlreiche Möglichkeiten im öffentlichen Nahverkehr.

Weitere Informationen: www.daszogefietst.nl/fietsambassadeurs



CycleOn (Doortrappen)

Laufzeit: 2018 – aktuell

Ziel: Ältere Menschen werden unterstützt, sicher mit dem Rad zu fahren

Partner: Provinzen, Gemeinden und lokale Organisationen

Finanzierung: Niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft

Bei Gesprächen mit älteren Radfahrenden wird deutlich, was sie bewegt. Die eigene Unabhängigkeit hat danach einen hohen Stellenwert, ebenso die Möglichkeit, Einkäufe selbst erledigen zu können, die Enkelkinder mitzunehmen oder sich mit Freunden oder der Familie zu treffen. Daher möchten sie das Radfahren nicht aufgeben. Leider sind aber an 72 Prozent aller tödlichen Unfälle in den Niederlanden ältere Menschen beteiligt. Dieser Prozentsatz wird erst dann wieder zurückgehen, wenn sich das Fahrverhalten älterer Radfahrender entsprechend ändert.

„Aber leider kümmert sich eine durchschnittliche ältere Person mit über 60 Jahren, die schon seit Kindesbeinen mit dem Rad fährt, kaum um sicheres Fahrverhalten“, sagt Juul van Rijn als Projektmanager von CycleOn. „Sie haben auch kein Interesse, an Informationsmeetings zum Thema Sicherheit im Straßenverkehr teilzunehmen. Wenn wir diese Gruppe erreichen wollen, müssen wir dahin gehen, wo sie anzutreffen ist: In die Vereine in ihrem Wohnviertel, in Sportclubs, zu den ehrenamtlichen Tätigen und so weiter.“

„Daher haben wir ein Netzwerk auf Nachbarschaftsebene entwickelt. Zunächst haben wir Kontakt zu zwölf niederländischen Provinzen hergestellt, die jeweils einen Provinzbeauftragten ernannt haben. Diese Beauftragten sind dann auf die Gemeinden zugegangen. Derzeit haben wir 235 Gemeinden erreicht, von denen die meisten die Verkehrssicherheit für ältere Radfahrende in ihre Radverkehrsstrategie aufgenommen haben. Sie stellen den Kontakt zu relevanten lokalen Organisationen her, darunter zu medizinischem und therapeutischem Versorgungspersonal, Fahrradgeschäften und Menschen, die sich kommunalen Sportvereinen engagieren. Heute, also sechs Jahre später, haben wir ein großes Netzwerk an lokalen Partnerschaften.“

„Zu den Aktivitäten gehören Radfahrgruppen (die mit Kaffee und Kuchen starten), in denen die Teilnehmende auf informelle Weise Informationen zu sicherem Radfahrverhalten und zu lokalen Fahrradrouten erhalten. Daneben bieten wir Radfahrinformationen für medizinisches Personal an und führen Kurse und Workshops zum sicherheitsbewussten Verhalten beim Radfahren durch.“

„Wenn wir im Ausland über CycleOn sprechen, sind die Leute oft über unseren netzwerkbezogenen Ansatz erstaunt. Aber ich kann nur sagen, dass der sehr effektiv und außerdem kostengünstig ist.“

Weitere Informationen: www.doortrappen.nl



eBee

Laufzeit: 2022-fortlaufend

Ziel: Umweltfreundliche Lösungen für Afrikas wachsende Städte

Gründer: Sten van der Ham, Christiaan Pleijsier und Jaap Maljers

Finanzierung: zwei niederländische Familienunternehmen und Invest International

Als pan-afrikanisches Unternehmen für E-Mobilität wurde eBee 2022 in Kenia gegründet. Seine niederländischen Gründer sehen E-Bikes als ein Werkzeug für einen transformativen Wandel. Sie glauben, dass jeder die Möglichkeit haben sollte, in einer staufreien Umgebung ohne Umweltverschmutzung zu arbeiten. Um ein Geschäftsmodell zu entwickeln, führte man ein Pilotprojekt durch und stellte Fahrer und Fahrerinnen ein, die auf E-Bikes Essen für eine große Lieferplattform in Kenias Hauptstadt Nairobi ausfahren.

„Zuerst war die Kommunikation ziemlich schwierig“, erinnert sich Sten van der Ham. „In Kenia bedeutet keine Antwort ein Nein, während „maybe“ ein Ja bedeutet. Auf der anderen Seite war auch unsere niederländische Direktheit nicht sehr förderlich, weil die Leute dann glauben, wir seien böse auf sie oder es sei etwas Schlimmes passiert. Daher haben wir Meetings zu kulturellen Differenzen organisiert. Jetzt verstehen wir uns gegenseitig besser.“

Bis zum Frühjahr 2024 hat eBee mehr als 1.100 E-Bikes auf die Straße gebracht und mehr als dreihundert Jobs für Fahrer und Fahrerinnen geschaffen. eBee sorgt aber nicht nur für Arbeitsplätze, sondern hat auch eine Community für die Fahrer und Fahrerinnen ins Leben gerufen, wozu auch ein Clubhaus gehört, in dem die Fahrer und Fahrerinnen etwas essen oder Kaffee trinken können. Diese persönliche Zuwendung sorgt dafür, dass sie ihren Job lieben, sich als Teil eines Teams fühlen und gute Leistungen erbringen.

Die letzten Jahre war eBee vielbeschäftigt. Zuerst haben die die eBicycle Academy ins Leben gerufen, die Unternehmen ermutigt, Arbeitsplätze für Frauen und Jugendliche zu schaffen. Daneben haben sie eine schnelle und zuverlässige Zulieferkette aufgebaut, um das erste afrikanische E-Bike zu konstruieren und eine moderne Produktionsanlage dafür zu errichten. Der Unterschied zu europäischen E-Bikes besteht darin, dass die Batterie sehr gut zu sehen ist. Im Frühjahr 2023 entwickelten sie eine intelligente Batterie, die mehr leistet als andere. Im Juli 2023 stand die Expansion nach Uganda und Ruanda auf dem Plan.

Neben dem Verkauf und der Vermietung von E-Bikes betreibt eBee noch eine E-Bike-Flotte für Auslieferungen auf dem letzten Kilometer und schafft damit grüne Jobs für Frauen und Jugendliche. Damit ist eBee eine führende Kraft für den Übergang zu nachhaltigen Transportlösungen für Städte in ganz Afrika. Die Vision von eBee besteht darin, 1 Millionen Elektrofahrräder auf die Straßen Afrikas zu bringen, was eine bessere Luftqualität und bessere Lebensbedingungen für alle bedeutet, die Teil dieser Wertschöpfungskette werden.

Weitere Informationen: www.ebee.africa/ke/



Strategische Kooperation mit Deutschland

Laufzeit: 2023–2026

Ziel: Zusammenarbeit mit deutschen Kommunen zum Austausch von Wissen und Erfahrungen

Partner: DCE, deutsche Kommunen, niederländische Unternehmen und Organisationen, niederländische

Wirtschaftsagentur (RVO)

Finanzierung: Niederländisches Außenministerium und niederländisches Ministerium für Infrastruktur und Wasserwirtschaft

Die Dutch Cycling Embassy (DCE) teilt das niederländische Fahrrad-Know-how mit zahlreichen Städten und Gemeinden, zum Beispiel in der Schweiz, in Irland, den USA und in Deutschland. Auch wenn viele deutsche Städte zunehmend fahrradfreundlich werden, suchen einige noch nach richtigen Antworten. Die öffentlich-private Partnerschaft möchte diese Städte ermutigen und ihnen Wissen und Sichtweisen vermitteln, die für alle Beteiligten nützlich sind.

So haben sich deutsche und niederländische Stellen zusammengetan, um die Fahrrad-Infrastruktur in deutschen Städten zu verbessern. Seit 2019 unterstützt die DCE die niederländische Fahrradbranche bei ihren Projekten mit öffentlichen Stellen in Deutschland. Mitte 2023 wurde zu diesem Zweck eine öffentlich-private Partnerschaft gegründet. Durch öffentlich-private Partnerschaften mit niederländischen Unternehmen und Städten verfolgt die DCE das Ziel, niederländische Expertise und Innovationen nach Deutschland zu übertragen und zusammen mit Personen aus Deutschland eine Partnerschaft für eine nachhaltige, fahrradfreundliche Zukunft zu ermöglichen. Das gemeinsame Ziel ist es, eine inklusive und zugängliche Mobilität zu schaffen, indem die aktive Mobilität nach dem Motto „Cycling for everyone“ (Radfahren für alle) gefördert wird.

„Jedes niederländische Fahrradunternehmen kann sich kostenlos daran beteiligen, aber unser Fokus liegt auf der Interaktion zwischen Wirtschaft und öffentlichen Stellen“, erläutert Nils Steinhauser als Projektkoordinator. „Vor dieser Initiative haben wir eine umfangreiche Marktuntersuchung durchgeführt, um entsprechende Möglichkeiten zu identifizieren, zum Beispiel welche Regionen besonders geeignet und welche Themen von besonderem Interesse sind.“

„Ganz kurz gesagt, liegt unser Ziel darin, die Nachfrage mit dem Angebot zu verbinden. Um das zu erreichen, haben wir eine Strategie entwickelt, die auf vier Säulen beruht. Die erste besteht aus Besuchen, bei denen eine Delegation aus deutschen Städten auf vergleichbare Personen in ähnlichen Positionen auf der niederländischen Seite trifft, um sich über Radverkehrsexpertise auszutauschen, woraus sich dann eventuell auch Kooperationen ergeben. Die zweite Säule besteht aus Workshops in deutschen Städten, bei denen niederländische Fachleuten Unterstützung für die Radverkehrsplanung leisten. Bei Exkursionen besuchen wir mit den niederländischen Fachleuten mehrere deutsche Städte, um herauszufinden, worin die Probleme bestehen und wie die niederländische Fahrradbranche dabei Unterstützung bieten kann. Bei der vierten und letzten Säule geht es um Messebesuche und Konferenzen, auf denen sich die niederländische Fahrradbranche präsentieren kann. Letztes Jahr haben wir Messen wie die VeloBerlin, die VeloCity in Leipzig, die polisMobility in Köln, die Eurobike in Frankfurt und die IAA in München besucht.“

Ein gutes Beispiel ist Abel Sensors in Münster. Diese Firma hat vor kurzem ein Fahrradparkhaus am Bahnhof von Münster fertiggestellt. Münster ist die Fahrradstadt Nummer eins in Deutschland. Dank optischer Sensoren in der Decke jeder Abteilung und einer speziellen Software kann der Betreibende des Parkhauses die Zahl der Fahrräder pro Reihe und die Parkdauer jedes einzelnen Fahrrads überwachen. Daraus lässt sich ableiten, wie viele freie Plätze es noch gibt und wann Fahrräder umgestellt werden müssen, um den Betrieb aufrecht zu erhalten.

Ein anderes Beispiel ist Royal HaskoningDHV, eine große Beratungsfirma, die mit der Stadt Hamburg zusammenarbeitet, um ein innovatives System mit Radverkehrsrouten zu entwickeln, durch die die Mobilitätswende vorangebracht werden soll. Projektleiter Heleen Buijs: „Das Projekt hat letztes Jahr begonnen und wird bis Ende 2025 umgesetzt, wobei 14 Routen mit insgesamt 240 Kilometer Länge entstehen. Und das ist nur der Anfang.“

Weitere Informationen: www.tradewithnl.nl/cyclinggermany



Geert Kloppenburg,
unabhängiger Mobilitätsexperte:
**Städte fahrradfreundlich
zu machen, nutzt allen
Einwohnenden**

Auch wenn Geert Kloppenburg wegen seiner Videos und Podcasts zu Best Practice-Beispielen in Europa schon weithin bekannt ist, finden 80 Prozent seiner Arbeit hinter verschlossenen Türen statt, wo er Workshops abhält, um seine Ideen in die Praxis umzusetzen. Seine Videos basieren auf umfangreichen Datenanalysen und Interviews mit Anwohnenden, Behördenvertretenden und lokalen Geschäftsleuten.



Interview

Geert Kloppenburg,
unabhängiger Mobilitätsexperte

Kloppenburg ist dabei in ganz Europa und darüber hinaus viel gereist. Überall - von Berlin bis Neapel - verwandeln sich Räume für den Autoverkehr in öffentliche Räume, in denen sich Zufußgehende und Radfahrende sicher bewegen können. „Nur als Beispiel:“, sagt Kloppenburg, „Mailand³¹ hat einen ganzen Boulevard für den Autoverkehr gesperrt und eine Kreuzung zu einem Kinderspielplatz umgebaut. Als ich davon gehört habe, musste ich bis zum Ende der COVID-19-Pandemie warten, bis ich mit dem Zug dorthin konnte. In verschiedenen Wohnvierteln von Barcelona³² hat man etwas Ähnliches gemacht und öffentlichen Raum mit Hilfe sogenannter „Superblocks“ zurückerobert, das sind umsetzbare Barrieren, durch die Zufußgehende und Radfahrende viel Platz bekommen. Im Ergebnis haben sich die Luftverschmutzung und Lärmbelastung halbiert und soziale Interaktionen haben zugenommen.“

„Städte, die ihre Straßen fahrradfreundlicher machen wollen, könnten versucht sein, einfach die niederländische Strategie zu kopieren und Radwege entlang der Straßen zu planen. Allerdings hat unsere Strategie ihre eigene Vorgeschichte und muss deshalb nicht überall passen. Viel sicherer ist es, Wege für den Radverkehr durch die Wohnviertel rund um das Zentrum zu planen, weil es dort erfahrungsgemäß ruhiger ist.“

Best Practice-Vorbilder

In vielen der Podcasts, die Kloppenburg produziert hat, geht es um vorbildliche Lösungen für den Radverkehr in ganz Europa. Er nennt ein paar Beispiele. „In Neapel³³ zeigte uns Einheimisch, wie man einen Tunnel anders nutzen und ihn so für den Radverkehr erschließen kann. In Mailand³⁴ hat der Stadtrat Parkplätze auf der Straße aufgehoben, um Platz für Zufußgehende und Radfahrende zu schaffen, begleitet von Straßengrün. In Paris hat der Magistrat einen Tunnel für den Autoverkehr gesperrt, um Raum für den Radverkehr zu gewinnen. In einem Stadtteil im Nordosten wurde der Bereich rund um fünf Schulen und Tagespflegestätten für den Autoverkehr gesperrt, damit die Eltern ihre Kinder zu Fuß oder mit dem Rad zur Schule bringen.³⁵ Und schlicht dadurch, dass Straßen so aufgeteilt wurden, dass der Radverkehr Vorrang vor dem Autoverkehr hat, hat die Stadt das Fahrrad zu einer effizienten Verkehrsalternative für die Menschen in Paris gemacht.“

Oft muss man die Infrastruktur gar nicht verändern, wenn man sie auch intelligenter nutzen kann. In Berlin³⁶ liegt die durchschnittliche Wegstrecke pro Autofahrt bei 7,4 Kilometern. Daraus ergibt sich dort ein hohes Potential für den Radverkehr. Während der Pandemie wurden überall in der Stadt Pop-Up-Radwege eingerichtet. Dazu braucht man nur ein paar Eimer Farbe! Radfahrende aus Berlin haben mir berichtet, dass sie sich dadurch viel sicherer fühlten.“ Die jetzige Stadtregierung möchte allerdings die vorläufigen Radwege wieder abschaffen und die Stadt offenbar ganz dem Autoverkehr überlassen.“

Bicibús

„In Barcelona haben wir eine kreative Lösung gefunden, wie Kinder sicher zur Schule kommen: den Bicibús, auch als Fahrradbus bekannt.³⁷ Die Kinder sammeln sich an einer zentralen Stelle und fahren in einer großen Gruppe zur Schule, wobei ein Erwachsener an der Spitze und einer am Ende fährt. Die Verkehrskontrolleure halten die Autos an. Auf diese Weise können etwa zweihundert Kinder absolut sicher einige der gefährlichsten Stellen von Barcelona passieren. Was zur

Sicherheit des Radverkehrs in der Stadt ebenfalls beiträgt, ist ein Fahrverbot für Lieferfahrzeuge im Stadtzentrum während der Zeit, in der die Kinder zur Schule und nach Hause fahren.“

„Aber es geht uns nicht nur um die Schulen“, meint Kloppenburg. „Alle Einwohnenden einer Stadt profitieren von solchen Veränderungen. Wenn man Raum für den Radverkehr schafft, macht man die Stadt viel sicherer und attraktiver, sorgt für bessere Luft und fördert die Gesundheit aller Einwohnenden.“

Fünf Vorteile des Wirtschaftsstandorts Niederlande





1. Qualität und Zuverlässigkeit

Bei uns gibt es erstklassige technische Expertise und Innovationskraft - beides sind Voraussetzungen für hochwertige, zuverlässige Produkte und Lösungen. Wer mit niederländischer Technologie arbeitet, kann sicher sein, dass die höchsten Standards (in der EU und weltweit) erfüllt werden.

2. Internationale Perspektive

Wir sind seit Jahrhunderten im Ausland aktiv und wissen, was man tun muss, um jenseits der eigenen Grenzen und der eigenen Kultur erfolgreich zu sein. Bei Umfragen werden wir regelmäßig als die Nation eingestuft, deren Einwohnende Englisch als Fremdsprache am besten beherrschen.

3. Ein halbes Jahrhundert Erfahrung

Die niederländische Fahrradbranche verfügt über 50 Jahre Erfahrung mit der Planung, Umsetzung und Überwachung der Radverkehrsinfrastruktur und teilt ihr Know-how und ihre Expertise gerne mit Akteuren und Akteurinnen im Ausland.

4. Gemeinsam für Innovation

Es ist unser Ziel, ein flexibles und agiles Netzwerk aus spezialisierten Unternehmen und Forschungsinstituten zu schaffen, und wir sind stolz auf die vielen „Field-Labs“, in denen dieses Netzwerk Grundlagenforschung in innovative Lösungen umsetzt und diese in realitätsnahen Pilotversuchen testet.

5. Beteiligung von Interessengruppen

Um die niederländische Erfolgsgeschichte im Ausland bekannt zu machen, arbeitet unsere Regierung eng mit Unternehmen, Forschungsinstituten und der Zivilgesellschaft zusammen. Wir stehen gemeinsam für die Geschichte des Fahrrads. Und wir verfolgen das Ziel, globale Probleme gemeinsam zu lösen.

Fahrradkompetenz in den Niederlanden

Suchen Sie nach spezifischem Fachwissen oder Lösungen im Bereich des Radfahrens? In diesem Abschnitt stellen niederländische Unternehmen und andere Organisationen des niederländischen Fahrradsektors sich und ihr Portfolio vor. Ziehen Sie Tabelle auf der nächsten Seite zu Rate, um potenzielle Partnerschaften für Ihre zukünftigen Fahrradprojekte zu finden. Bitte beachten Sie, dass es sich um keine erschöpfende Übersicht aller Fahrradunternehmen in den Niederlanden handelt, sie bietet jedoch einen guten Überblick.

Für weitere Informationen über die neuesten Entwicklungen im niederländischen Fahrradsektor und Unterstützung bei der Suche nach den richtigen Partnerschaften für Ihre speziellen Anforderungen wenden Sie sich bitte gerne an redesk@rvo.nl.

Legende

-  Herstellung von Fahrrädern und Fahrradteilen
-  Handel und Wartung
-  Fahrrad-Sharing und -Verleih
-  Infrastruktur und Bau
-  Design-, Entwicklungs- und Beratungsdienstleistungen
-  Non-Profit-Organisationen



| | UNTERBEREICH | | | | | | ZIELGRUPPE | | | |
|--|--|--------------------|------------------------------|-----------------------|--|---------------------------|----------------------------|----------------------------|------------------------------|------------|
| | HERSTELLUNG VON FAHRRÄDERN UND FAHRRADTEILEN | HANDEL UND WARTUNG | FAHRRAD-SHARING UND -VERLEIH | INFRASTRUKTUR UND BAU | DESIGN-, ENTWICKLUNGS- UND BERATUNGSDIENSTLEISTUNGEN | NON-PROFIT-ORGANISATIONEN | BUSINESS-TO-CONSUMER (B2C) | BUSINESS-TO-BUSINESS (B2B) | BUSINESS-TO-GOVERNMENT (B2G) | SEITENZAHL |
| 4Wieler | • | • | • | | | | • | • | • | 44 |
| Abel Leisure | | | | • | • | | | • | • | 44 |
| Abel Sensors | | | | • | | | | • | | 45 |
| Amsterdam Trade and Innovate | | | | | | • | | | | 45 |
| Arcadis | | | | • | • | | | • | • | 46 |
| Arup | | | | | • | | | • | • | 46 |
| Bike.box | | | | • | | | • | • | • | 47 |
| Bike-minded Design consulting BV | | | | | • | | | • | • | 47 |
| Brekr | • | • | | | | | • | • | | 48 |
| BYCS | | | | | | • | | | | 48 |
| Cyclemotions | | | | • | • | • | | • | • | 49 |
| Cycling out of Poverty Foundation | | | | | | • | • | • | • | 49 |
| De Poldar Group BV | • | • | • | • | | | | • | | 50 |
| Decisio | | | | | • | | | • | • | 50 |
| Delft Road Safety Courses | | | | | | • | | • | • | 51 |
| Donkey Republic Bike BV | | | • | | | | • | • | • | 51 |
| Dutch Bike Parking Academy | | | | • | • | | | • | • | 52 |
| Dutch Cycling Embassy | | | | | | • | | | • | 52 |
| Fietzersbond | | | | | | • | | | | 53 |
| Flevobike Technology/ GoLo.bike | • | • | | | • | | | • | • | 53 |
| Folkersma Routing en Sign | | | | | • | | | | • | 54 |
| Fulpra Professional Cargo Bikes | • | • | | | | | | • | • | 54 |
| GeoJunxion BV | | | | • | • | | • | • | • | 55 |
| GO-bility | | | | | • | | | • | • | 55 |
| Goudappel | | | | | • | | | • | • | 56 |
| International Cargo Bike Festival (ICBF) | | | | | • | | • | • | • | 56 |
| iMoto BV | • | | | | | | | • | | 57 |
| Johnny Loco | • | • | | | | | • | • | | 57 |
| Klaver Bicycle Parking | | | | • | • | | | • | • | 58 |
| Koga / Accell Nederland BV | • | | | | | | • | • | | 58 |
| Lopifit | • | • | • | | | • | • | • | • | 59 |
| Mobian | | | • | | | | • | • | • | 59 |
| MobilityLabel BV | | | | | • | | | • | • | 60 |
| Mobycon | | | | | • | | | • | • | 60 |
| Motion - ByCycling International BV | | | | | • | | | • | • | 61 |
| MultiSensors | | • | | | • | | | • | • | 61 |
| Netherlands Enterprise Agency (RVO) | | | | | | • | | | | 62 |
| Nijland Cycling BV (Cargo cycling) | • | | | | | | | • | | 62 |
| Oneway Bike Industries | • | | | | | | | • | | 63 |
| Optima Cycles BV | • | | | | • | | • | • | | 63 |
| Panteia | | | | | • | | • | • | • | 64 |
| Possehl | | | | • | • | | | • | • | 64 |
| R.A. Planning | | | | | • | | | • | • | 65 |
| Radarxense BV | | | | | • | | | • | | 65 |
| Roetz bikes | • | • | • | | | • | • | • | | 66 |
| ROM Utrecht Region | | | | | | • | • | • | • | 66 |
| Royal Gazelle NV | • | • | • | | | | • | • | • | 67 |
| Royal Haskoning DHV | | | | | • | | | | • | 67 |
| SociBike Cargobikes | • | • | | | | | • | • | | 68 |
| Spanninga | • | | | | | | | • | | 68 |
| Springtime Design | | | | | • | | | • | • | 69 |
| Staerk / JP Trading&gineering BV | • | | | | • | | • | • | | 69 |
| StreetStuff! | | | | • | • | | | • | • | 70 |
| Supreme Dutch | • | | | | | | | • | | 70 |
| SURE Mobility | | • | • | | | | | • | • | 71 |
| Triple Joy | | | | | | | | • | • | 71 |
| Urban Arrow | • | • | • | | | | • | • | • | 72 |
| Van Raam | • | | | | | | • | • | | 72 |
| VConsys BV | • | • | | | | | | • | • | 73 |
| VelopA | | | | • | | | | • | • | 73 |
| Ventisit BV | • | | | | | | • | • | | 74 |
| VROEGH Design | | | | | • | | | • | | 74 |
| Witteveen+Bos | | | | | • | | | • | • | 75 |
| WOBS | • | | | | • | | • | • | | 75 |

4Wieler.nl / 4Wielfiets.nl

Langebracht 63
2312 NW Leiden
Niederlande

+31 (0)88 444 00 00
info@4wielfiets.nl
www.4wielfiets.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



4wielfiets

4Wielfiets produziert stabile und sichere Fahrräder für 1 bis 6 Personen.

Sie eignen sich besonders für ältere Menschen, die sich auf einem normalen Fahrrad oder E-Bike nicht sicher fühlen und das Unfallrisiko minimieren wollen. Erfahren Sie Freiheit und Unabhängigkeit alleine auf unserem 4-Rad-Fahrrad Quattro Solo oder zu zweit und nebeneinander auf unserem 4-Rad-Fahrrad Quattro Duo. Auch als Lastenfahrrad sind unsere Räder gut geeignet, da sie vorne und hinten große Körbe haben und mit Anhänger gefahren werden können.

AbelLeisure BV

Fred van Schoonhoven
Tramstraat 4
7241 CJ Lochem
Niederlande

+31 (0)573 280 772
Info@AbelLeisure.nl
www.abelleisure.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



ABELLEISURE

Seit 2007 entwickelt AbelLeisure Konzepte für Freizeitroutes mit einem Fokus auf Nachhaltigkeit. Wenn man noch mehr Menschen auf das Rad holen möchte, bleibt nach unserer Meinung nur der Weg, dafür zu sorgen, dass Radfahren Freude macht. Unser Ziel ist, dass sich jeder an der Umgebung erfreuen kann, und zwar auf Routen, die für die Gesundheit förderlich sind und bei denen Geld in die lokale Wirtschaft fließt. AbelLeisure hat sich auf die Entwicklung von Themenrouten spezialisiert. Von Idee und Konzeptentwicklung bis zu Realisierung, Pflege und Management. Wir entwickeln auch Knotenpunktnetze vom Design bis zum Bau und zur Wartung. Im Gegensatz zu anderen Unternehmen achten wir bei allen Projekten auf Nachhaltigkeit und Dauerhaftigkeit.

Um beste Ergebnisse zu erzielen, nutzen wir für unsere Lösungen bewährte Konzepte:

- Routennetz-Scan: Eine Technik, mit der man messen kann, wie Freizeitroutes erfahren werden und welche Erträge sie bringen.
- Robinson-Zähler: Dieser Zähler kann Radfahrende und

Zufußgehende in Echtzeit zählen und unterscheiden, ohne eine externe Energiequelle zu benötigen. Diesen Zähler nutzen wir, um die Effektivität unserer Projekte zu messen, aber auch zur Verbesserung der Projektergebnisse. Zusammen mit dem intelligenten Dashboard können wir damit hohe Besucherzahlen in Freizeiteinrichtungen vorhersagen (www.Robinson-counter.nl).

- RoutAbel: Unsere Routen-App mit Fahrrad- und Wanderwegen. Die App navigiert Sie auf der Route und zeigt Informationen zu Umgebung, Natur, Geschichte usw. an. Oft wird die RoutAbel-App auch auf ausgeschilderten Routen genutzt, um keine Sehenswürdigkeiten zu verpassen. AbelLeisure hat diese App entwickelt, um eine langfristige Nutzung von Freizeitroutes zu gewährleisten.
- BioPanel: Ein zu 100 Prozent pflanzenbasiertes und biologisch abbaubares Material für Wegweiser und Infotafeln im öffentlichen Raum. Dieses Material wurde entwickelt, um Objekte in der freien Natur umweltfreundlicher zu machen (www.BioPanel.nl)

Abel Sensors
Noordeinde 30
2611 KH Delft
Niederlande

+31 (0)15 202 30 39
innovations@abelsensors.com
www.abelsensors.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Abel Sensors bietet Echtzeitdaten mithilfe intelligenter Sensorlösungen. Unsere Mission lautet: „Abel Sensors misst, erfasst und kombiniert Daten mit intelligenten Sensorlösungen auf Echtzeit-Beobachtungsdashboards, um Effizienz und Nachhaltigkeit zu verbessern.“

- Optische Überwachung
- Lenkung durch Wegweiser
- Management verwaister Räder
- Cloud-Plattform
- Mobiles Zahlungssystem
- Smartphone-App

Immer mehr Städte erkennen die Notwendigkeit, ihre Einwohnenden und Besuchenden zum Radfahren zu motivieren. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist, genügend Parkplätze bereitzustellen, an denen Radfahrende ihr Fahrrad komfortabel und effizient abstellen können. Eine maximale Belegung dieser Plätze setzt voraus, dass die Radfahrenden in der Lage sind, alle noch freien Parkplätze zu finden. Andererseits müssen die Betreiber der Anlage in der Lage sein, verwaiste Räder ausfindig zu machen, um die vorhandene Kapazität optimal nutzen zu können. In einigen Fällen benötigen Städte und Betreibende auch ein Zahlungssystem, das den Radfahrenden eine problemlose Bezahlung ohne Warteschlange am Eingang ermöglicht. Die Lösung von Abel Sensors besteht aus folgenden Komponenten:

Amsterdam Trade & Innovate
J. Saaltink
Jodenbreestraat 25
1011 PG Amsterdam
Niederlande

+31 (0)6 5150 5812
j.saaltink@amsterdam.nl
www.iamsterdam.com/en/amsterdam-trade-innovate/about-amsterdam-trade-innovate

Unterbereich:



Zielgruppe:



Amsterdam Trade & Innovate unterstützt Unternehmen aus der Region Amsterdam bei ihrer internationalen Expansion. Dabei konzentrieren wir uns auf innovative Lösungen für urbane und soziale Probleme.

Arcadis

Alex van Gent
Piet Mondriaanlaan 26
3812 GV Amersfoort
Niederlande

+31 (0)6 15270871
Alex.vangent@arcadis.com
www.arcadis.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Arcadis wurde vor 135 Jahren in den Niederlanden gegründet und ist ein weltweit führendes Unternehmen, das nachhaltige Planungs-, Ingenieurs- und Beratungsleistungen für natürliche und gebaute Vermögenswerte erbringt. Mit mehr als 36.000 Mitarbeitenden in über 70 Ländern arbeiten wir an einer besseren Lebensqualität in unseren drei Geschäftsbereichen: Mobilität, Räume und Resilienz. Da das Fahrradfahren viele Vorteile für die Gesellschaft bietet, sehen wir es als wichtige Komponente, um die Mission unseres Unternehmens zu erfüllen.

Mit unseren interdisziplinären und internationalen Teams bieten wir weltweit Lösungen für den Radverkehr. Wir liefern strategische Beratung zu diversen Themen, darunter auch Verkehrspolitik und Netzwerkplanung, Sicherheit im Radverkehr und Strategien, wie der Radverkehr in das Verkehrssystem insgesamt sowie bei Immobilienentwicklungen und -modernisierungen integriert werden kann. Unsere Fachleute beraten Sie während des gesamten Projektzyklus, von der ersten Ideenfindung bis zur Gestaltung einer nutzerfreundlichen

Radverkehrsinfrastruktur, attraktiven Fahrradparkplätzen und fahrradfreundlichen und sicheren Kreuzungen. Dabei arbeiten wir mit niederländischer Radverkehrs-Expertise eng mit unseren lokalen Teams zusammen, sodass der lokale Kontext und die komplexen Probleme bei der Änderung menschlicher Verhaltensweisen mit unserem Wissen über internationale Best Practice-Lösungen integriert werden.

Mit dem kombinierten Wissen und der Expertise unserer niederländischen und internationalen Arcadis-Mitarbeitenden konnten wir niederländische Radverkehrslösungen bereits überall auf der Welt umsetzen – von Sydney über London bis hin zu Projekten in China und den USA. Damit waren diese Regionen in der Lage, die Jahre ihrer bisherigen (auto-dominierten) Verkehrsentwicklung hinter sich zu lassen und nachhaltige Verkehrssysteme einzuführen. Wir widmen unsere Arbeit der weiteren Verbesserung der Lebensqualität überall auf der Welt und bringen unsere modernen Radverkehrslösungen und unsere Fahrradexpertise gerne in alle Regionen, wo ein entsprechender Bedarf besteht.

Arup B.V.

Martin van Oosten / Sanne van Zundert
Beta Building, Naritaweg 118
1043 CA Amsterdam
Niederlande

+31 (0)20 3058 500
martin.van-oosten@arup.com
sanne.vanzundert@arup.com
www.arup.com/offices/netherlands
amsterdam@arup.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Seit über 75 Jahren steht Arup für visionäre Lösungen, Talent und Ausdauer. Die Firma ist auf nachhaltige Entwicklung fokussiert und beschäftigt 18.000 Fachleute in der Planung, Beratung und Mobilitätsexpertise in 140 Ländern. Unsere Leitprinzipien sind Humanität und Exzellenz, und unsere Mitarbeitenden arbeiten gemeinsam mit unserer Kundschaft und in Kooperationen mit lokalen Fachleuten an guten Ideen, Technologie und Präzision für eine bessere Welt. Arup lässt sich bei seiner Arbeit von den UN-Zielen für nachhaltige Entwicklung leiten, vor allem von SDG 11: „Städte und Gemeinden werden durch die Förderung des Radverkehrs menschengerecht und zugleich inklusiv, sicher, resilient und nachhaltig gestaltet.“

Unser weltweites Expertennetz für den Rad- und Fußgängerverkehr arbeitet mit unserer Kundschaft an der Entwicklung von Strategien und Leitlinien, analysiert die Zugänglichkeit und Inklusivität, gestaltet die Radverkehrsinfrastruktur und berät Sie zu den Themen

Verhaltensänderung, Fahrrad-Sharing-Systeme, Beschilderung und Design des öffentlichen Raums. Arup hat Erfahrungen bei der Zusammenarbeit mit Städten und Gemeinden auf allen Verwaltungsebenen und arbeitet zuverlässig mit Fachleuten aus der Projektentwicklung, Architektur, und Planung bei signifikanten Generalplanungen und Entwicklungsmaßnahmen zusammen, um beispielhafte Modelle zu liefern. Das Amsterdamer Büro von Arup ist Mitglied der Dutch Cycling Embassy und beteiligt sich an der Weiterentwicklung der niederländischen Best-Practice-Richtlinien für eine Stadtplanung für und mit Radfahrenden. Arup wendet diese Best-Practice-Richtlinien sowohl bei niederländischen als auch bei internationalen Projekten an, bei letzteren in Kooperation mit internationalen Mitarbeitenden des Arup-Teams.

Bike.box

Koolhaaspark 17
3864 PW Nijkerkerveen
Niederlande

+31 (0)85 0431 142
info@bike-box.nl
www.bike-box.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Traditionelle Parksysteme werden den Anforderungen von morgen nicht mehr gerecht.

Der Aufstieg des E-Bikes zwingt uns, über das Parken von Fahrrädern neu nachzudenken:

Wie können wir das Parksystem so verbessern, dass Schäden an parkenden Fahrrädern vermieden werden?

Wie können wir die Sicherheit von Fahrrädern verbessern? Der durchschnittliche Wert von Fahrrädern ist stark gestiegen, wodurch sie zu einem attraktiven Ziel für Diebstahl geworden sind. Wie können wir das Laden vereinfachen, heute mit Kabeln und morgen vielleicht sogar kabellos?

Aber auch die Ästhetik spielt eine Rolle. Wir müssen überlegen, wie künftige Parksysteme aussehen sollen, wenn sie direkt vor unserem Haus, in unserer Stadt und in unseren Parks stehen.

Bei Bike.Box treffen Innovation und gutes Design aufeinander, sodass Parklösungen für die nächste Generation von Fahrrädern und Lastenfahrrädern entstehen, die ihre Nutzung fördern und einen positiven Beitrag zur modernen Stadtgestaltung leisten.

In unseren automatisierten Systemen können viele Fahrräder mit höchster Sicherheit auf sehr geringer Fläche untergebracht werden, sowohl ober- als auch unterirdisch oder vollständig integriert in ein neu gebautes Gebäude. Unser bike.tower kann auch als mobility.hub mit Verkaufsfläche im Erdgeschoss dienen.

Bei unserem Parksystem pedal.clip wird das Fahrrad am Pedal gehalten, sodass Schäden am Vorderrad vermieden werden. So können Fahrräder aller Art unabhängig von ihrer Radgröße geparkt werden, und das System sieht außerdem noch gut aus. Kabellose Ladestationen können in das System integriert werden.

Die brandneue bike.box V2 ist ein ansehnlich gestaltetes modulares Boxsystem mit begrünter Dachfläche.

Der mobility.hub passt auf einen Auto-Parkplatz und kann als Sharing-Station für Lastenfahrräder genutzt werden, aber auch als Zentrale für Auslieferungen auf dem letzten Kilometer. Auf nur 8 m² bietet er Platz für bis zu 2 Lastenfahrräder und 2 normale Fahrräder. Seine Türen sind individuell anpassbar und bestehen zu 100 Prozent aus Recyclingkunststoff.

Bike-minded Design Consulting B.V.

Maurits Lopes Cardozo
Mathenesserdijk 329
3026 GC Rotterdam
Niederlande

maurits@bikeminded.nl
www.bikeminded.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Bike-minded ist ein niederländisches Designstudio, das auf Fahrrad-Mobilität, Raumnutzungsstrategien und multimodale Designkonzepte spezialisiert ist.

Wir arbeiten zusammen mit privaten und öffentlichen Auftraggebern und mit Mitarbeitenden der internationalen Aktive-Mobilität-Branche daran, das Fahrrad als praktisches, sicheres und Freude bereitendes Verkehrsmittel voranzubringen. Dabei plant und verbessert Bike-minded vor allem Radwegenetze, Fahrradrouten, Infrastruktureinrichtungen und Beschilderungssysteme. Wir entwickeln integrierte Planungskonzepte für komplexe Knotenpunkte in Verkehrsnetzen, zum Beispiel für Kreuzungen oder Querungen auf verschiedenen Ebenen, die für alle Transportmittel vorteilhaft sind. Wir meinen, dass die beste Planungslösung immer das Ergebnis einer analytischen und kreativen Herangehensweise, enger Zusammenarbeit und einer gemeinsamen Vision ist. Zusammen mit den lokalen Fachleuten entwickeln wir in einem gemeinsamen Planungsprozess innovative Infrastrukturkonzepte und eine raumbezogene Planung, die die lokalen Kontexte

berücksichtigt und von universellen und niederländischen Best-Practice-Beispielen inspiriert ist. Diese Arbeitsweise bezeichnen wir oft als „Co-Design“.

Bike-minded bietet kreative Planungs- und Engineering-Expertise, eine breite Auswahl an Fahrradinfrastruktur und innovativen Projekten und vertiefte Kenntnisse im Bereich der niederländischen und internationalen Radverkehrsmobilität und -planung. Eine wichtige Kompetenz, die Bike-minded stets mitbringt, ist die Fähigkeit und Erfahrung bei der Umsetzung systembezogener Visionen in realistische Planungskonzepte für sichere, attraktive und integrierte Infrastrukturösungen. Wir haben an (Radverkehrs-) Infrastrukturprojekten in den Niederlanden, aber auch in Nordamerika (USA und Kanada), Singapur und verschiedenen europäischen Staaten mitgewirkt. Nehmen Sie einfach Kontakt zu uns auf, wenn es um aktive Verkehrsprojekte oder Probleme in diesem Bereich geht! Unser Motto ist: Gemeinsam eine fahrradfreundliche Welt planen.

Brekr

Hogenslagweg 10b
7009 CD Doetinchem
Niederlande

+31 (0)314 787 160
contact@brekr.com
www.brekr.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Brekr entwirft und baut E-Bikes in der für Brekr typischen Designsprache. Robust, aber raffiniert und mit vielen Details, die echte Vorteile für den Nutzenden bieten. Von unserer Kundschaft geliebt (vgl. die Bewertungen auf Trustpilot).

Das E-Bike F250 ist ein Fatbike mit tollen Merkmalen wie einem höhenverstellbaren Sattel, wechselbaren Farben, Automatikschaltung und einer neuen Reifengröße von 22".

BYCS

Overtoom 435
1054 KE Amsterdam
Niederlande

+31 (0)20 244 0625
connect@BYCS.org
www.bycs.org

Unterbereich:



Zielgruppe:



BYCS ist eine weltweit aktive NGO mit Sitz in Amsterdam, die der Vision folgt, dass das Fahrrad die Städte transformieren und Städte die ganze Welt transformieren. Nach der urbanen Zukunftsvision von BYCS wird bis Ende dieses Jahrzehnts die Hälfte aller Fahrten in der Stadt mit dem Fahrrad absolviert. Unsere Mission besteht darin, Community-initiierte Fahrradinitiativen in aller Welt zu fördern, zu stärken und groß zu machen, indem wir uns auf das fokussieren, was wir als „menschengerechte Infrastruktur des Fahrrads“ bezeichnen – wir nennen es kurz unsere 50x30-Vision.

BYCS führt derzeit Programme durch, initiiert und veröffentlicht Forschungsarbeiten und berät zu Strategien, die darauf abzielen, bereits gebaute Infrastrukturlösungen durch eine menschengerechte Infrastrukturebene zu ergänzen, um eine angemessene Förderung des Radverkehrs zu erreichen und die lokale Fahrradkultur zu stärken. Diese Bemühungen verfolgen wir weltweit mithilfe

eines wachsenden Netzwerks von Partnerorganisationen, vor allem über das Bicycle Mayor-Netzwerk. Ihm gehören führende Fachleute aus dem Radverkehr in über 140 Städten aus aller Welt an, die durch BYCS dabei unterstützt werden, die Fähigkeiten und Bedürfnisse lokaler Fahrradgruppen mit ihren lokalen Behörden und den Entscheidungstragenden zu verbinden, um die Transformation hin zu mehr Radverkehr zu beschleunigen.

Cyclemotions.nl

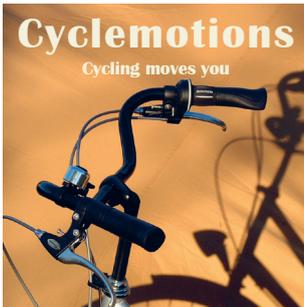
André Pettinga
Van der Mondestraat 129
3515 BE Utrecht
Niederlande

+31 (0)6 5180 8613
andre@cyclemotions.nl
www.cyclemotions.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Unsere Stärken:

Fahrrad-Expertise, Radverkehrsnetze, Parkeinrichtungen, inklusiver Radverkehr, Mikro-Makro-Mobilität, Erstellen von Fahrradhandbüchern, Bahnhöfe/TOD, Prozessmanagement, Fahrrad-Pilotprojekte, Verkehrsgeschichte.

Wir liefern:

Strategiedokumente, Radverkehrspläne, Kosten-Nutzen-Analysen, Schnelleinschätzungen, Audits und Berichte, Fotos und Videos zum Thema Fahrrad, individuell zugeschnittene Fahrrad-Studienreisen, Webinare, interaktive Work-/Walkshops.

Cycling out of Poverty Foundation

De Kist 81
6661 ZG Elst
Niederlande

+31 (0)6 1589 5529
info@coop-africa.org
www.coop-africa.org

Unterbereich:



Zielgruppe:



Cycling out of Poverty (CooP-Africa) fördert die Radverkehrs-Ökosysteme in afrikanischen Entwicklungsländern der Subsahara, bei denen alle Einwohnenden von einer zugänglichen, sicheren, klimafreundlichen und inklusiven Community profitieren.

Wir zeichnen uns durch unsere umfassende Fahrrad-inklusive Mobilitätsvision aus, wobei wir uns bemühen, die Akzeptanz des Fahrrads für Transporte in Städten und Gemeinden zu beschleunigen, und zwar durch einen kombinierten Top-Down-Ansatz (für die „harte“ Infrastruktur) und einen Bottom-Up-Ansatz (für die „softe“ Gemeinschaft/Community).

Wir verbessern den Zugang zu Fahrrädern, sowohl in Bezug auf Verfügbarkeit als auch auf finanzielle Zugänglichkeit, abgestimmt auf die Umgebungsbedingungen. Dadurch schaffen wir einen gerechten Zugang zu Bildung, Gesundheitsversorgung, Arbeitsplätzen und Einkommen für alle und beleben die Straßen mit mehr Fahrrädern. Wir

ermutigen und stärken Geschäftsleute in der Fahrradbranche. Wir trainieren und stärken die Zivilgesellschaft bei Lobbyarbeit und Interessenvertretung. Unser Fokus liegt auf einer radverkehrsinklusiven Planung (und Realisierung), ausgehend von einer kostenbewussten, Community-orientierten und den Mensch in den Mittelpunkt stellenden Perspektive. Dies erreichen wir durch Mapping, Mobilisierung und Beteiligung der Community und das Training von Fachleuten auf der Entscheidungsbene, in der Planung und bei der technischen Umsetzung.

De Polder Groep B.V.

Loubergweg 28
6961 EK Eerbeek
Niederlande

+31 (0)85 0130 520
info@byarbicycle.nl
www.byarforbusiness.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Die byAr Bicycle Company B.V. produziert das erste E-Bike speziell für den B2B-Markt. Die Merkmale dieses einzigartigen Fahrrads, das von Personen mit erschwertem Zugang zum Arbeitsmarkt gefertigt wird, sind sein individuelles Design, seine moderne Technik, seine hervorragende Zuverlässigkeit im Betrieb und seine lange Lebensdauer. Die Polder Group B.V., deren Tochter die byAr Bicycle Company ist, möchte damit eine One-Stop-Shop-Lösung im Bereich E-Mobilität anbieten.

Hierzu gehören:

- Vollständiges Fahrrad-Mobilitätsprogramm
- Dienstleistungen und Pannenhilfe überall in den Niederlanden.
- Eine App, die bei der CO₂-Reduzierung unterstützt

Die Polder Group BV erreicht auf der ESG-Punkteskala der UN die Note 9,4 dank des von ihr genutzten Verfahrens zur Produktion eines zirkulären E-Bikes. Die voraussichtliche technische Lebensdauer liegt bei über 30 Jahren, auch wegen der Upgradefähigkeit des Hybridmotors, eines

Energie-Rückgewinnungssystems und einer integrierten Batterie.

Diese Lösung bietet 5 Vorteile:

- Problemlos Radfahren: Garantierter Service und Ersatzteile zum Mitnehmen überall in den Niederlanden.
- Geringe Wartungskosten: Bewährte Technik und hochwertige Materialien sorgen für minimale Wartungskosten.
- Zirkulär: Mit einer 100%igen Fokussierung auf Qualität und Umweltschutz.
- Haltbarkeit: Da wir standardmäßig Klasse A-Bauteile verwenden und auf Vorwärts- und Rückwärtskompatibilität achten, garantieren wir für unsere Leistungen und Reparaturen.
- Die E-Bikes von Polder werden von Mitarbeiternden montiert, die sonst nur schwer Zugang zum Arbeitsmarkt finden, was ein weiterer Nachhaltigkeitsbeitrag von byAr ist.

Decisio

Valkenburgerstraat 212
1011 ND Amsterdam
Niederlande

+31 (0)20 6700 562
info@decisio.nl
www.decisio.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Decisio verfügt über ein diverses Team auf Verkehrsökonomie und Planung mit Sitz in Amsterdam und Turin und den Spezialgebieten nachhaltige Verkehrsplanung, Radverkehrsstrategien und Bikenomics. Wir erarbeiten Radverkehrspläne, soziale Kosten-/Nutzen-Analysen für Investitionen in den Radverkehr und gestalten die Radverkehrs-Infrastruktur. Wir haben langjährige Erfahrungen bei der Umsetzung von Radverkehrs-Knowhow aus den Niederlanden in Städten und Regionen vieler Länder, die ebenfalls den Radverkehr fördern wollen.

Delft Road Safety Courses

Delft
Niederlande

+31 (0)76 513 6623
info@delftroadsafetycourses.org
www.delftroadsafetycourses.org

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



Ein Grundprinzip des niederländischen Radverkehrs ist die systematische Vorgehensweise, was die Aspekte Verkehrssicherheit und Straßengestaltung angeht. Der sogenannte Safe-System-Ansatz. Die Niederlande sind ein Schlüsselbeispiel für eine erfolgreiche Umsetzung dieses Vorgehens. Bei Delft Road Safety Courses (DRSC) kann man dieses Vorgehen lernen.

DRSC unterstützt die Umsetzung der UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung und den globalen Aktionsplan der UN-Dekade für Verkehrssicherheit 2021-2030, der darauf abzielt, die Todesfälle und Verletzungen im Straßenverkehr bis 2030 um 50 Prozent zu reduzieren.

Unsere Arbeit konzentriert sich auf Länder mit geringen und mittleren Volkseinkommen, weil sich dort mehr als 90 Prozent aller tödlichen Verkehrsunfälle ereignen.

Der Bau sicherer und nachhaltiger Verkehrsanlagen ist ein bewährtes Werkzeug für die wirtschaftliche Entwicklung, des Zugangs zu Bildung, der Gleichberechtigung der Geschlechter, der Gesundheit und des Wohlbefindens der Bevölkerung. Zudem trägt er zur Minderung der Effekte des Klimawandels bei.

Im Laufe der Jahre hat DRSC Trainingskurse für über 400 Absolvierende in über 80 Ländern durchgeführt. Unsere Absolvierenden arbeiten in gehobenen Funktionen bei lokalen und nationalen Behörden, aber auch bei Organisationen wie der Weltbank und dem World Resources Institute.

Donkey Republic Bike B.V.

Weena 200
3012 NJ Rotterdam
Niederlande

www.donkey.bike/cities/
bike-rental-rotterdam/

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



Donkey Republic ist eine Scale-Up-Firma mit Sitz in Kopenhagen. Sie wurde 2015 mit 100 Fahrrädern gegründet und verfügt heute über mehr als 20.000 Fahrräder und E-Bikes in ganz Europa in Städten wie Antwerpen (BE), Gent (BE), Rotterdam (NL), Amsterdam (NL), Den Haag (NL), Kopenhagen (DK), Aarhus (DK), Kiel (DE), Barcelona (ES) und an vielen anderen Orten. In diesen Städten hat die Firma das Interesse und die Begeisterung ihrer Kundschaft geweckt, wertvolle Erfahrungen gesammelt und nachhaltige Verkehrsmittel gefördert.

Unsere Vision besteht darin, Städte grüner, gesünder und lebenswerter zu machen. Dazu möchten wir unsere Sharing-Fahrräder in ganz Europa verbreiten, damit man mit einem Donkey-Fahrrad stets weiterkommt, egal in welcher Stadt oder an welchem Bahnhof. Wir glauben daran, dass Innovationen und Mikro-Mobilität das Potential haben, große Verbesserungen für das Alltagsleben der Menschen zu bewirken und gleichzeitig eine wichtige Rolle bei der Bewältigung der Klimakrise spielen.

Deshalb engagiert sich das ganze Team von Donkey Republic dafür, positive Auswirkungen durch unsere Fahrradflotten zu erreichen, und zwar für die Umwelt, die Menschen und auch als Mittel für eine verantwortungsbewusste Regulierung, indem ein hervorragendes Transportmittel für den innerstädtischen Verkehr bereitgestellt wird. Wir glauben, dass dies nicht nur durch Investitionen in die Infrastruktur erreicht werden kann, sondern dass es auch einfacher und „je nach Bedarf“ möglich sein muss, dem Fahrrad den Vorzug vor anderen, kohlenstoffintensiven Transportmitteln zu geben. Dazu schließen wir Partnerschaften mit Unternehmen (die so günstigere Preise für ihre Mitarbeiter erhalten), mit MaaS-Apps (Mobility as a Service; Apps die unser System leichter zugänglich machen) und mit Städten (um überall verfügbar und sichtbar zu sein), um die Verkehrswende zu fördern.

Dutch Bike Parking Academy

Ton Kooymans
Koeportstraat 31
4285 BE Woudrichem
Niederlande

+31 (0)6 2301 0540
ton@dutchbikeparkingacademy.com
www.dutchbikeparkingacademy.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Fahrradparken - lösungen oder illusionen

Ton Kooymans ist ein Experte für das Fahrradparken mit 35 Jahren Erfahrung. Seine Fahrrad-Parksysteme wurden an zahlreichen öffentlichen Verkehrsknotenpunkten und Bahnhöfen überall in den Niederlanden installiert. Im Laufe seiner Karriere haben technische und gesellschaftliche Veränderungen zu unterschiedlichen Fahrrad-Parksystemen geführt, und das wird auch weiter so sein.

Die Dutch Bike Parking Academy bietet Schulungen und Workshops auf dem Gebiet des Fahrrad-Parkens und des Fahrrad-Sharings an. Darin präsentieren wir auf eingängige Weise die „Ins and Outs“ und die „Do and Don'ts“ aus der Perspektive aller beteiligten Parteien, also der Entscheidungstragenden, Betreibenden und last but not least der oft vergessenen tatsächlichen Nutzenden.

Mit Praxisbeispielen, unter Einsatz des 5C-Modells und mit einer Prise Humor behandeln wir folgende Themen. Was ist zu tun bei

- der großen Vielfalt an Fahrrädern?
- wenig Platz?
- verschiedenen Nutzerbedürfnissen?
- widersprüchlichen Anforderungen der beteiligten Parteien?

So treffen Sie nachhaltige Entscheidungen auf die beste und rationale Weise.

Dutch Cycling Embassy

Nicolaas Beetsstraat 2A
3511 HE Utrecht
Niederlande

+31 (0) 15 2026 116
info@dutchcycling.nl
www.dutchcycling.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Die Dutch Cycling Embassy (Niederländische Fahrradbotschaft) ist eine Stiftung, die für ein großes öffentlich-privates Netzwerk steht: Mehr als 100 Organisationen bieten Ihnen das Beste ihres Know-hows und ihrer Expertise zum niederländischen Radverkehr. Sie sind außerdem in der Lage, unsere niederländischen Radverkehrserfolge und nachhaltigen Mobilitätslösungen an die jeweilige lokale Situation anzupassen.

Wir unterstützen Projekte zur Verbesserung der lokalen Radverkehrsbedingungen und leisten so einen Beitrag zu einer nachhaltigen, sicheren, sozialen, gesunden und lebenswerten Umgebung.

Wir bieten diverse Optionen, wie Sie die niederländische Fahrradkultur selbst erfahren können, darunter auch Studienreisen in die Niederlande. Außerdem organisieren wir maßgeschneiderte ThinkBike-Workshops, in denen die Leitungsebene der städtischen Behörden die niederländischen Fachleute kennenlernt und aus

niederländischer Perspektive an den spezifischen Aufgaben und Problemen arbeiten können, die sich für ihre Stadt stellen. Gemeinsam mit ihren akademischen Partnern und Partnerinnen bietet die Dutch Cycling Embassy eine Vielzahl von Lernmöglichkeiten, die dabei helfen, das vorhandene Radverkehrswissen in strukturierter und zertifizierter Weise zu verbessern.

Fietsersbond (Dutch Cyclists' Union)

Nicolaas Beetsstraat 2a
3511 HE Utrecht
Niederlande

+31 (0)30 291 8171
info@fietsersbond.nl
www.fietsersbond.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



In den Niederlanden fährt jeder gerne Fahrrad. Manche sagen sogar, dass das in unserer DNA liegt, aber das stimmt nicht. Denn um ein Paradies für Radfahrende zu werden, braucht es harte Arbeit, eine klare Zielvorstellung und auch etwas Trotz. Wir wissen das, denn seit unserer Gründung vor fast fünfzig Jahren ist unser Hauptziel, dass die Niederlande ein sicheres und glückliches Land für Radfahrende bleiben.

Der Fietsersbond kann internationale Fachleute beraten, welche Rolle Verbände beim Aufbau einer Radverkehrskultur übernehmen können.

Der Fietsersbond ist der niederländische Verband für Radfahrende. Er tritt für einen sicheren und komfortablen Radverkehr ein, der einen Beitrag zur Lebensqualität, zur Gesundheit und zur Aktivität der Bevölkerung leistet und die Freude am Radfahren für jedermann zugänglich macht. Mit unseren 150 lokalen Büros und über 1.800 aktiven Mitgliedern setzen wir uns für gepflegte, leicht befahrbare und direkte Radwege ein, fordern zusätzliche und bessere Parkräume für Fahrräder und führen Aktionen gegen Fahrraddiebstahl und für mehr Verkehrssicherheit für Radfahrende durch.

Flevobike Technology / GoLo.bike

De Morinel 55
8251 HT Dronten
Niederlande

+31 (0)321 337 200
info@flevobike.nl / info@golo.bike
www.flevobike.nl / www.golo.bike

Unterbereich:



Zielgruppe:



Flevobike ist eine Engineering- und Produktionsfirma mit über 34 Jahren Erfahrung in der Fahrradbranche.

Unser jüngstes Projekt ist das GoLo, ein Lastenrad auf 4 Rädern, das 1.500 Liter bzw. 200 Kilo Waren transportieren kann.

Das GoLo ist eine flexible, komfortable, sichere und stabile Plattform für den Warentransport in einer städtischen Umgebung. Das GoLo ist ein EPAC mit kräftiger E-Unterstützung und wird so gebaut, dass es mit minimalem Wartungsaufwand betrieben werden kann.

Folkersma Routing en Sign BV

Transportweg 22
9363 TL Marum
Niederlande

+31 (0)594 643 410
info@folkersma.nl
www.folkersma.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Mit ihren hochwertigen Radwegenetzen hilft Folkersma Routing en Sign lokalen Behörden, Menschen zum Radfahren zu motivieren und sowohl die Einwohnenden als auch Urlaubsgäste zu Radtouren anzuregen. Mit einem Radwegenetz kann jeder auf einfache Weise Radtouren planen, die an die eigenen Wünsche und Bedürfnisse angepasst sind.

Radwegenetze haben nachweislich positive Effekte für die Umgebung, die Gesundheit und die Wirtschaft. Das Radfahren bietet viele gesundheitliche Vorteile, z. B. für die seelische Gesundheit, und es verbessert die Atmung und hilft bei der Gewichtsreduzierung. Wird das Radfahren mittels eines Radwegenetzes attraktiver gemacht, steigt die Zahl der mit dem Fahrrad absolvierten Fahrten und damit auch der gesundheitliche Nutzen.

In den Niederlanden werden eine Vielzahl von Tagestouren oder mehrtägigen Touren mit Hilfe eines Netzes von

Fahrrad-Knotenpunkten geplant, was zu steigenden Umsätzen u. a. für Übernachtungen, Mahlzeiten in Restaurants und Fahrradbekleidung führt.

Folkersma Routing en Sign hat über 25 Jahre Erfahrung mit der Entwicklung von Radwegenetzen. Folkersma verfügt über eine eigene GIS-Abteilung, in der die ersten Entwürfe für ein Radwegenetz entstehen. Beim Entwurf eines Radwegenetzes sind einige Aspekte zu beachten, zum Beispiel die Sicherheit, die Attraktivität und die Art der Wegebefestigung.

Folkersma bezieht bei jeder Entwicklung eines Radwegenetzes lokale Beteiligte ein, um einerseits lokal vorhandenes Wissen zu gewinnen, andererseits auch Unterstützung bei der Umsetzung eines solchen Netzes.

Fulpra Professional Cargo Bikes

Fahrenheitbaan 4
3439 MD Nieuwegein
Niederlande

+31 (0)30 7370 405
info@fulpra.com
www.fulpra.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Bei Fulpra sind wir davon überzeugt, dass sich die Verkehrsverhältnisse im städtischen Raum ändern müssen, damit sie nachhaltiger und sehr viel effektiver werden. Hierzu haben wir eine höchst innovative Serie professioneller Lastenfahrräder auf den Markt gebracht, mit dem Ziel, LKWs weltweit aus den Städten zu verbannen. Lastenfahrräder von Fulpra kombinieren eine gewerblich nutzbare Ladekapazität mit einer robusten Konstruktion und bieten den Komfort und die Fahreigenschaften eines kraftvollen E-Bikes. Sie entsprechen allen internationalen Vorschriften und werden nach niederländischen Qualitätsstandards in unserer eigenen Fabrik in den Niederlanden gebaut, von wo aus sie in alle Welt geliefert werden. Fulpra bietet die Kapazität eines LKWs, aber auf dem Fahrrad.

GeoJunxion B.V.

Rivium Quadrant 75
2909 LC Capelle aan den IJssel
Niederlande

+31 (0)10 8851 200
sales@geojunxion.com
www.geojunxion.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



GeoJunxion ist die Schnittstelle, an der fundamentaler, lokal geprägter Content mit hoher Intelligenz und stark fokussierter Innovation zusammentrifft, um eine außergewöhnliche Nutzererfahrung zu ermöglichen. Wir erweitern mit einem Schwerpunkt auf Sicherheit und Nachhaltigkeit ständig unser Sortiment an Datenprodukten und -dienstleistungen, die den Bedürfnissen eines diversen und sich schnell entwickelnden Marktes gerecht werden.

GeoJunxion blickt auf jahrzehntelange Mapping-Erfahrungen zurück und konzentriert sich auf hochwertigen, dynamischen Content und das Entwickeln umweltbewusster Anwendungen, die der Sicherheit im Alltag zugutekommen. Dank unserer Fokussierung auf lokal bezogenen Content wissen wir, wo unsere Stärken liegen und verfügen über das Know-how und die Technologie, die wir brauchen, um herausragende und intelligente Produkte und Leistungen anbieten zu können.

Die von GeoJunxion angebotenen Last-Mile-Karten sind auf modernstem Stand, was Standorterkennung, Orientierung und Navigation für Indoor- und Outdoor-Standorte angeht. Diese Karten verbessern die Kundenerfahrung und die Nutzerzufriedenheit, da sie an jedem Standort eine stressfreie Orientierung und Navigation ermöglichen, und zwar für jeden Mobilitätstyp, vor allem auch für Radfahrende, Zufußgehende und Personen mit eingeschränkter Mobilität. Damit profitieren Ihre Besuchenden, Lieferfirma und Mitarbeitenden von einer vollständig navigationsfähigen Karte, die auf Smartphones, Tablets und PCs verfügbar ist, aber auch auf Kommunikationsplattformen wie Totem, auf Großbildschirmen und vielem mehr.

GO-bility

Teije Gorris
Schipperenweike 1
4841 MD Prinsenbeek
Niederlande

+31 (0)6 5772 6356
info@go-bility.com
www.go-bility.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



GO-bility will ein globaler Influencer für einen positiven Wandel sein, der es Fachleuten und Organisationen ermöglicht, beim Wandel hin zu einer aktiven und sicheren Mobilität die Führung zu übernehmen. GO-bility unterstützt Sie bei der Entwicklung Ihrer Fähigkeiten mit individuellem Touch - das ist mehr als nur Lernen!

Wir bieten ein Einzeltraining, einen Workshop oder eine Lernintervention in den Bereichen aktive Mobilität, Systemsicherheit und Mobilitätsplanung. Im persönlichen Kontakt oder per Internet. Vom Tages-Workshop bis zum mehrtägigen Lehrgang.

Wir bieten die Entwicklung und das Management von Lern- und Entwicklungsprogrammen mit mehreren Trainingseinheiten und Interventionen:

- Programmdesign und -management

- Personalbesetzung mit Trainern und Backoffice
- Einrichten oder Unterstützen von Prozessen und Plattformen und
- Finanzmanagement

Bislang haben mehr als 3.000 Teilnehmende aus über 75 Ländern die Trainingskurse und Lehrgänge besucht, die der GO-bility-Geschäftsführer Teije Gorris im Rahmen des (Programm-)Managements geleitet oder im Auftrag anderer Einrichtungen oder in Kooperation mit diesen umgesetzt hat. Hier nur einige Beispiele: Weltbank, EU-Kommission, Europäische Investitionsbank, Delft Road Safety Courses, Austroads und DTV Capacity Building.

Goudappel

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
(and locations in Amsterdam,
The Hague, Eindhoven and
Leeuwarden)
Niederlande

+31 (0)570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G

Goudappel

MOBILITY MOVES US

Goudappel ist ein führendes Consultingbüro für Mobilitätsplanung in den Niederlanden. Goudappel wurde 1963 gegründet und beschäftigt 300 Fachleute an fünf Standorten.

Zudem ist Goudappel an weiteren Firmen in den Niederlanden, in Deutschland, Schweden, Belgien, Italien und den USA beteiligt.

Bei Goudappel liegt der Fokus ganz auf Mobilität, und dazu gehören typischerweise alle damit verbundenen Aspekte: Von der strategischen integrierten Verkehrsplanung, dem sicherheitsbewussten Design von Infrastruktur, Verhaltensuntersuchungen, Radverkehrs- und ÖPNV-Planung, Parkmöglichkeiten, Mobilitätsdaten, Verkehrsmodellierung und Verkehrslenkung bis hin zur Softwareentwicklung. Die Kundschaft von Goudappel ist hauptsächlich dem öffentlichen Sektor zuzuordnen, teils aber auch der privaten Wirtschaft. Im öffentlichen Sektor arbeiten wir für lokale, regionale und nationale Behörden. Goudappel ist an mehreren EU-Projekten beteiligt und

betätigt sich seit langem auch auf internationaler Ebene. Bei Goudappel nutzen wir bewährte niederländische Mobilitätslösungen, um nachhaltige, zugängliche, lebenswerte und wirtschaftlich erfolgreiche Städte in aller Welt zu gestalten. Bei unserer Arbeit im internationalen Bereich achten wir sorgfältig auf lokale Vorschriften und Verhaltensmuster, wenn sie eine abweichende Vorgehensweise erforderlich machen.

International Cargo Bike Festival / Fietsdiensten.nl

Groenestraat 294
6531 JC Nijmegen
Niederlande

+31 (0)6 3001 4801
info@cargobikefestival.com /
info@fietsdiensten.nl
www.cargobikefestival.com /
www.fietsdiensten.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G

INTERNATIONAL CARGO BIKE FESTIVAL



Das International Cargo Bike Festival (ICBF) ist das Original und das am stärksten international orientierte jährliche Lastenfahrrad-Event. Aus bescheidenen Anfängen im Jahr 2012 hat sich das ICBF zu einem Ort entwickelt, an dem sich die ganze Welt des Lastenfahrrads versammelt.

Das Festival ist eine Plattform für die Vorstellung und Werbung für das Lastenfahrrad als Mittel für nachhaltige Transporte und Logistik, meistens mittels diverser Aktivitäten wie Lastenfahrrad-Ausstellungen, Vorführungen, Workshops und Testfahrten. Das Event bietet seinen Besuchenden auch die Möglichkeit, mehr über die aktuellen Entwicklungen der Lastenfahrrad-Technologie zu erfahren, verschiedene Modelle zu erproben und mit Fachleuten aus der Branche zu sprechen. Das ICBF ist für ein breites und diverses Publikum interessant, u. a. für Fachleute aus verschiedenen Branchen, Behörden und gemeinnützigen Organisationen, aber auch für Aktivisten und Aktivistinnen in den Bereichen Radverkehr und Stadtplanung. Und nicht zuletzt auch für Personen, die sich für individuelle Mobilität und einen Wandel ihrer Städte und der

Umweltbedingungen hin zum Besseren interessieren. Neben der Organisation des ICBF werben wir auch allgemein für die Benutzung des Lastenfahrrads. Unser Programm des #DecadeoftheCargoBike, das im Internet das Interesse eines internationalen Publikums gefunden hat, möchte das Lastenfahrrad bis 2030 für möglichst viele Menschen zu einer Mainstream-Mobilitätsoption machen.

Daneben unterstützen wir lokale, nationale, europäische und weltweite Netzwerke, schaffen Kontakte zwischen Menschen, teilen unser Wissen, unterstützen die Forschung und betreiben Lobbyarbeit, um Bedingungen zu schaffen, die dem Lastenfahrrad zum Durchbruch verhelfen. Damit engagieren wir uns für die Branche insgesamt, als Mitglied der Dutch Cycling Embassy und auch zugunsten einzelner Organisationen in einer Beraterfunktion.

iMoto bv
Lamsoor 25
9738 AL Groningen
Niederlande

www.imoto.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Connected Mobility ist die Zukunft eines nachhaltigen Verkehrswesens.

iMoto gehört zu den weltweit führenden Hardware-Lieferunternehmern für Connected Mobility-Produkte wie Autos, Fahrräder und Fahrzeuge für die letzte Meile. Die Welt der Mobilität befindet sich im Wandel. Elektrische Antriebe für Fahrräder werden zum Standard, und die Elektrifizierung von Fahrzeugen nimmt zu. Eine weitere disruptive Entwicklung ist das E-Commerce und das damit ermöglichte Liefernetzwerk für die letzte Meile. Alle diese Vermögenswerte haben eines gemeinsam: Sie müssen miteinander verbunden sein, um maximale Nachhaltigkeit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit zu erreichen.

Johnny Loco Bicycles BV
Toussaintkade 72
2513 CL The Hague
Niederlande

+31 (0)20 344 59 28
support@johnny-loco.com
www.johnnyloco.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Die 2005 gegründete Firma Johnny Loco ist eine niederländische Lifestyle-Marke, die weltweit Fahrräder, Elektro-Lastenfahrräder, Brillen und Uhren vertreibt. Wir lassen uns durch den Lifestyle von Johnny Loco inspirieren, gestalten alle Produkte selbst und achten dabei auf jedes kleine Detail. Alle Produkte werden mit Liebe und Leidenschaft von Hand gefertigt, daher garantieren wir für Originalität und Qualität. Zum Beispiel bei unseren klassisch-zeitlosen, individuell gestalteten Fahrradrahmen, Fahrrad- und Zubehörteilen, die zu jeder Gelegenheit und jedem Stil passen.

„Take the long way home“ - Johnny Loco

Klaver Bicycle Parking

Weberstaat 5
7903 BD Hoogeveen
Niederlande

+31 (0)528 745 200
info@klaverfietsparkeren.nl
www.klaverfietsparkeren.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



Klaver Bicycle Parking ist ein führendes Unternehmen für innovative Lösungen und Produkte im Bereich Fahrradparken. Wir unterscheiden uns vom Wettbewerb dadurch, dass das Fahrradparken unser Kerngeschäftsbereich ist. Fahrradparken ist eben mehr als nur ein Fahrradständer! Jede Situation ist anders und Sie benötigen bestmögliche Unterstützung, um für jeden Fall die optimale Lösung zu finden. Unsere Produkte und Leistungen sind darauf ausgerichtet, unsere Kundschaft und die Benutzenden so weit wie möglich zu unterstützen.

Unsere Stärken: Innovation, hohe Qualität, Individualität und Expertise

Nachstehend einige Details zu unseren Produkten und Leistungen:

- Kostenlose Beratung, Anleitung und Information zu allen Aspekten des Fahrradparkens.
- Fahrradständer nur mit Vordergabelstütze und in

höchster Qualität.

- Das Parksystem 2ParkUp mit zwei Ebenen ermöglicht ein effizientes Parken und verdoppelt die Kapazität pro m2. Einfach, sicher und mit langer Lebensdauer.
- Fahrradunterstände, die speziell für unsere Produkte entwickelt sind, für eine optimale Auslastung.

KOGA / Accell Nederland BV

Akulaan 2
6717 XN Ede
Niederlande

+31 (0)513 638 999
info@accell.nl
www.koga.com/nl/

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



Schon seit 1974 bietet KOGA erstklassige Leistungen in Qualität und Service. Gestaltet und von Hand gefertigt in den Niederlanden. KOGA ist durch seine aktiven Verbindungen zur Fahrradwelt in der Lage, Wissen, Leidenschaft und Engagement in herausragende Produkte umzusetzen, die jeden Fahrradfan begeistern. Koga verfügt über viel Expertise im Bereich Design, Rahmen- und Fahrzeugbau. Sie sind selbst aktive Radfahrende und schaffen innovative Produkte und Lösungen für alle Verbraucherbedürfnisse. Das Ergebnis: Elektro-Fahrräder, die ebenso komfortabel wie sportiv sind; City-Fahrräder, mit denen Nutzende auch längere Distanzen bewältigen; vielfältig nutzbare Renn- und Gravel-Bikes für Personen mit sportlicher Ambition und Trekking-Bikes, die weltweit anerkannt sind. Dank der Kooperation von KOGA mit Profi-Radteams sind wir in der Lage, perfekte Fahrräder zu konstruieren. Ein wichtiges Element in unserem auf Qualität ausgerichteten Produktionsablauf ist die handwerkliche Perfektion unserer Mechanik. Jedes KOGA-Fahrrad wird in

Heerenveen hergestellt und von Hand montiert. Unser ganzheitlicher Ansatz für das Fahrrad-Design führt zu hochwertigen Rädern, die bis ins kleinste Detail optimiert sind. Unsere Fahrräder zeichnen sich nicht nur durch überlegenes Handling bei optimalem Komfort und maximaler Kontrolle aus, sondern auch durch ein attraktives und modernes Design. Bevor sie in die Produktion gehen, werden alle Prototypen und die ersten Modelle aus der Serienproduktion in unserem eigenen Qualitätszentrum von einem engagierten Team getestet, das über die modernste Ausstattung verfügt. Das bedeutet, dass jedes KOGA-Fahrrad, das die Fabrik verlässt, zu 100 Prozent getestet ist und nachweislich perfekt funktioniert.

Lopifit

Sterrebaan 17B
3542 DJ Utrecht
Niederlande

info@lopifit.nl
www.lopifit.com/nl/

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



Das erste elektrische Lauftrad der Welt

In der sich ständig weiter entwickelnden Welt des Straßenverkehrs ist das Lopifit ein echter Game-Changer, der die Grenzen von Innovation und Nachhaltigkeit neu festlegt. Entworfen von dem niederländischen Erfinder Bruin Bergmeester ist das Lopifit nicht nur ein Fahrrad, sondern ein Lauftrad, das neu erfindet, wie sich die Menschen bewegen.

Auf den ersten Blick sieht das Lopifit vielleicht ähnlich aus wie ein normales Fahrrad, aber bei genauerem Hinsehen entdeckt man sein bahnbrechendes Design. Das eingebaute Laufband ermöglicht es dem Fahrenden, zu gehen oder zu laufen, wodurch das Rad angetrieben wird. Diese exklusive Kombination aus Gehen/Laufen und Radfahren führt zu einer neuen, umweltfreundlichen Transportart, die nicht nur effizient ist, sondern auch der Gesundheit dient.

Wenn der Benutzende auf dem Laufband geht, unterstützt der Elektromotor beim Antrieb des Fahrrads, sodass längere Strecken mühelos bewältigt werden können. Mit einer

maximalen Geschwindigkeit von 25 km/h eignet sich das Lopifit für die Vermietung und zum Pendeln und ist eine effiziente Alternative zu normalen Fahrrädern, Elektrorollern und Autos.

Zu den herausragenden Merkmalen des Lopifit gehört, dass es für ganz unterschiedliche Einsatzbedingungen geeignet ist. Egal, ob man durch die Straßen einer Stadt oder eines Vororts fährt oder Wege durch die Natur benutzt – die robuste Konstruktion des Lopifit sorgt für eine reibungslose Fahrt, die dem Benutzenden Spaß macht. Die eingebaute, kraftvolle Batterie sorgt für eine gute Reichweite und macht es zu einem praktischen Alltags-Verkehrsmittel.

Neben seiner Funktion steht das Lopifit auch für ein Bekenntnis zur Nachhaltigkeit. Es ist eine umweltbewusste Alternative, die keine Emissionen verursacht und den CO₂-Fußabdruck reduziert, aber auf einem traditionellen Verkehrsmittel basiert. Damit entspricht es der weltweit zunehmenden Bedeutung grüner Mobilitätslösungen.

MOBIAN

Eva Boer
Leidsevaartweg 99
2106 AS Heemstede
Niederlande

+31 (0)88 5700 141
eva.boer@mobian.global /
support@mobian.global
www.mobian.global/nl/

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



Bei MOBIAN verbinden wir das Auto mit einer nachhaltigen Lösung für die letzte Meile, indem wir Mobilitätsknotenpunkte am Rand von Städten und bei Events schaffen. Diese Park & Ride-Knotenpunkte bieten Autofahrenden in einem Schritt einen reservierbaren Parkplatz, der mit einem Ticket für ein Fahrrad oder öffentliches Verkehrsmittel kombiniert ist. So können Autofahrende schon außerhalb des überlasteten Zentrums vom Auto auf das Fahrrad wechseln und direkt die Innenstadt ansteuern und keine Zeit mit der unnötigen Suche eines Parkplatzes verschwenden. Man reserviert einfach vorher einen Parkplatz zusammen mit einem Fahrrad (oder einem ÖPNV-Ticket), fährt bis zu dem Knotenpunkt, öffnet die Schranke und das Fahrradschloss mit einer App und wechselt so auf ein besser geeignetes, bequemes und nachhaltiges Transportmittel. Genießen Sie die Freiheit, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV ins Zentrum zu gelangen.

Unsere Park & Ride-Mobilitäts-Knotenpunkte leisten einen Beitrag zu einer autofreien Innenstadt und ermöglichen dem

Autofahrenden, auf ein alternatives Verkehrsmittel umzusteigen. Eine beliebte Lösung für Besuchende, Pendelnde und Anwohnende.

MOBIAN arbeitet dabei mit privaten Parteien zusammen, um deren überschüssige Parkkapazitäten zu nutzen, und kooperiert mit kommunalen Stellen, die ihre traditionellen Park & Ride-Einrichtungen intelligenter machen und erweitern wollen. Dadurch können sie selbst als Knotenpunkt-Betreibende auftreten und diese Dienstleistungen vermarkten.

MobilityLabel BV

Nieuwegracht 1
3512 LB Utrecht
Niederlande

max@mobilitylabel.com /
info@mobilitylabel.com
www.mobilitylabel.com

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



- MobiltyLabel - das sind Tools und Einsichten für das intelligente Pendeln zum Arbeitsplatz.
- Interaktive Mobilitäts-Scans
- Mit unserem interaktiven Mobilitäts-Scan MobilityAnalyst gewinnen Sie wertvolle Erkenntnisse, wie Ihre Mitarbeitenden zum Arbeitsplatz pendeln.

MobilityLabel bietet Arbeitgebenden, Beratern und Beraterinnen, Städten und Regionen in ganz Europa Erkenntnisse, wie sie den täglichen Pendelverkehr optimieren können, um CO₂-Emissionen und Kosten zu sparen und die Gesundheit von Mitarbeitenden zu fördern. Die ESG- und CSRD-Berichterstattung wird so vereinfacht.

Mobycon

Hooikade 13
2627 AB Delft
Niederlande

+31 (0)15 2147 899
info@mobycon.nl
www.mobycon.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



Mobycon ist überzeugt, dass eine freie und einfach nutzbare Mobilität unverzichtbar ist, wenn es den Menschen, der Wirtschaft und jeder Gemeinschaft gut gehen soll. Als Firma verfolgt Mobycon mit ihren Forschungs-, Beratungs- und Planungsleistungen das Ziel, nachhaltige Mobilitätsoptionen zu ermöglichen und zu stärken. Wir arbeiten daran, den Menschen Zugang zu verschiedenen Transportmöglichkeiten zu verschaffen, damit sie die beste Entscheidung für heute und die Zukunft treffen können.

Seit 1986 sind unsere Fachleute gemeinsam mit unserer Kundschaft aktiv und entwickeln integrierte und nachhaltige Mobilitätslösungen, sowohl in den Niederlanden als auch im Ausland. Wir haben Büros in den Niederlanden, in Nordamerika, Kanada und Berlin, sodass wir mit unseren Leistungen weltweit präsent sind.

Wir kennen die Bedeutung, die die in den Niederlanden gemachten Erfahrungen für die Erstellung von Mobilitätsplänen und -strategien in aller Welt haben

können, wenn es darum geht, einen Verbund aus Netzwerken und öffentlichen Räumen zu schaffen und Programme zu starten, die nachhaltige Transportoptionen weiter voranbringen. Wir engagieren uns dafür, indem wir unser umfangreiches Wissen über integrierte Mobilitätslösungen weitergeben, zum Beispiel durch Fortbildungs-Workshops und Planungs-Reviews, die wir weltweit durchführen.

Aber nicht mit dem Ziel, niederländische Planungsansätze einfach auf eine internationale Umgebung zu übertragen. Wir wissen, wie wichtig es ist, unseren Kunden eine Lösung anzubieten, die im Kontext ihrer eigenen Community funktioniert, wobei sie eigenes Wissen und die eigene Expertise nutzen, um das Programm, die Pläne und die Strategien zu gestalten, die nachhaltige Mobilitätsoptionen voranbringen. Mobycon ist mehr als eine Beratungsfirma: Sie finden mit uns einen zuverlässigen Partner, der sich dauerhaft für globale Mobilitätslösungen engagiert.

Motion - ByCycling International BV

Lutulisingel
3069 CW Rotterdam
Niederlande

+31 (0)6 1942 2518
hello@himotion.com
www.himotion.co

Unterbereich:



Zielgruppe:



Motion macht nachhaltige und aktive Verkehrsmittel attraktiver. Das Unternehmen hat eine Plattform entwickelt, die dabei hilft, Mobilitätsprogramme zu integrieren und voranzubringen, damit Pendelnde auf das eigene Auto verzichten können, und zwar auf einfache, aber effektive Weise.

MultiSensors BV

Straatweg 236
3621 BZ Breukelen
Niederlande

+31 (0)85 0410 198
info@multisensors.nl
www.multisensors.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



MultiSensors bietet ihrer Kundschaft hochwertige Echtzeitdaten über Fahrzeuge aller Art auf den Fahrradwegen und über die Zufußgehenden auf den Bürgersteigen. Dies geschieht mithilfe von Radar-, Lidar- bzw. 3D-Sensoren und mit einer Genauigkeit von über 90 Prozent, auch während der Verkehrsspitzen. Die dafür genutzte Software as a Service (SaaS)-Plattform ist an eigene und fremde Fahrradzahlstationen angeschlossen und ermöglicht eine Übersicht über die einzelnen Standorte und darüber, wie viele Fahrzeuge welcher Art oder wie viele Zufußgehende sich in welche Richtung bewegen, mit welchem Tempo und zu welcher Uhrzeit dies geschieht und welche Wetterbedingungen herrschen. Wir sind davon überzeugt, dass das Fahrrad zu einem umweltfreundlichen und gesunden Lebensstil gehört. Mit den von uns gebotenen Lösungen kann der Nutzende Daten gewinnen, die verschiedene Fragen beantworten, zum Beispiel:

- Welche Infrastruktur wird für Radfahrende und Zufußgehende benötigt, und an welcher Stelle?

- Ist die Infrastruktur noch ausreichend, z. B. für Elektrofahrräder?
- Wie sicher ist die vorhandene Infrastruktur?
- Wie kann ein intelligenter Verkehrsfluss für Radfahrende mithilfe von Ampeln gemanagt werden?
- MultiSensors liefert eine Gesamtlösung, aber auch modulare Komponenten daraus als Speziallösung wie zum Beispiel die SaaS-Plattform, die von Städten und lokalen Behörden genutzt werden kann, um eine Datenübersicht bzw. -analyse aller vorhandenen Fahrradzahlstationen zu erzeugen. Zu unserem Sortiment gehören auch dauerhaft oder vorübergehend eingerichtete Zahlstationen.

Netherlands Enterprise Agency (RVO)

Lisa Haenitsch-Saxe
Prinses Beatrixlaan 2
2595 AL The Hague
Niederlande

+31 (6) 25076943
lisa.haenitsch@rvo.nl / redesk@rvo.nl
www.rvo.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Netherlands Enterprise Agency

Die Netherlands Enterprise Agency (Wirtschaftsagentur der Niederlande, kurz RVO) unterstützt Unternehmen in den Bereichen Nachhaltigkeit, Landwirtschaft, Innovation und internationaler Handel. Sie verfolgt das Ziel, die Geschäftschancen für Unternehmen zu verbessern, ihre Position zu stärken und ihnen zu helfen, ihre internationalen Ambitionen zu realisieren, und zwar durch Finanzierung, Networking, Know-how und das Einhalten von Vorschriften und Regulierungsvorgaben. Als staatliche Einrichtung steht die Niederländische Wirtschaftsagentur unter der Aufsicht des Ministeriums für Wirtschaft und Klimapolitik, und ihre Aktivitäten werden durch verschiedene niederländische Ministerien und die EU gesteuert. Die niederländische Wirtschaftsagentur verfolgt eine Vielzahl von Programmen und fördert unternehmerische Initiativen mit diversen Förderprogrammen. Energie und Klima zählen zu den Schwerpunktbereichen der Agentur. Die niederländische Regierung investiert Milliardenbeträge in Energieeffizienz, nachhaltige Energien und die CO2-Reduzierung. Im Einklang

damit fördert die niederländische Wirtschaftsagentur niederländische und internationale Unternehmen und Forschungseinrichtungen bei der Entwicklung nachhaltiger Projekte in den Bereichen Energie, Klima und Umweltschutz. Innovationen und öffentlich-private Partnerschaften sind die Schlüsselemente der niederländischen Strategie: Regierung, private Wirtschaft und Universitäten kooperieren bei Themen wie nachhaltige Energietechnologien, grüne Rohstoffe, gebaute Umgebung, nachhaltige Mobilität, effiziente Lieferketten, nachhaltige Stromversorgung, neues Gas und Gewächshäuser als Energiequelle.

Nijland Cycling BV

Telgenweg 12
8111 CM Heeten
Niederlande

+31 (0)572 382 222 (Care / Rehabilitation)
+31 (0)572 745 239 (Cargo Cycling bikes)
info@nijland.com /
info@cargocycling.com
www.nijland.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Nijland Cycling ist eine niederländische Qualitätsmarke für Fahrräder, die diese seit über 30 Jahren in einer eigenen Fabrik in Heeten konstruiert und herstellt. Mit fortschrittlichen Design und Konstruktion werden ständig neue Fahrräder und Fahrradbauteile entwickelt, die das Radfahren angenehmer und sicherer machen. Nijland Cycling ist ein Unternehmen, das sich auf die Konstruktion und Herstellung von Liefer-Dreirädern spezialisiert hat. Darüber hinaus bietet es Fahrräder für Rehabilitationszwecke und hervorragende City-Fahrräder für Jung und Alt an. Das Gesamtsortiment besteht aus diversen Produktgruppen mit einer Vielzahl an Modellen der Typen Tandems, Dreiräder, Fahrräder für ältere Menschen, Lastenfahrräder und Kinder-Lastenfahrräder.

Unter der Marke Cargo Cycling vertreibt Nijland Cycling ihre Lastenfahrräder, die als Lieferfahrzeuge für die letzte Meile und für Logistikzwecke eingesetzt werden können. Geschäftskunden bietet Cargo Cycling eine zu ihren

Logistikbedürfnissen passende Lösung für eine zuverlässige Auslieferung. Als Partner unserer internationalen Kundschaft entwickeln wir Elektro-Lastenfahrräder, die die Logistik in Städten sauber, effizient und flexibel machen. Gemeinsam liefern wir die Lösung!

Oneway Bike Industry BV

Christa Erlichhof 10
3059 LL Rotterdam
Niederlande

+31 (0)10 3403 500
www.oneway.bike

Unterbereich:



Zielgruppe:



Die Firma Oneway Bike möchte nicht nur eine Verkäuferin, sondern ein engagierte Partnerin für alle Fahrradfans sein. Oneway Bike ist bekannt für den Vertrieb von Premium-Marken, aber die Firma bietet neben dem Vertrieb auch fundierte Unterstützung, fördert Partnerschaften und leistet einen exzellenten Service.

Oneway Bike hat sich ganz dem Service für ihre Kundschaft verschrieben, motiviert durch eine echte Leidenschaft für das Fahrrad und umfassende Marktkenntnisse. Wir vertreiben die bekannte deutsche Fahrradmarke CUBE exklusiv in den Niederlanden sowie in Großbritannien und Irland. Außerdem bietet Oneway Bike ein vielfältiges Sortiment an Premium-Komponenten und Fahrradzubehör von Marken wie Lezyne, S QL ab, Ere Research und Fulcrum, sodass unsere Händler eine umfassende Auswahl haben. All diese erstklassigen Produkte werden über das 10.500 m2 große Lager der Firma in Rotterdam effizient ausgeliefert.

Außerhalb der Niederlande arbeitet Oneway Bike flexibel mit

lokalen Partnerbetrieben zusammen und sorgt dadurch für eine reibungslose und effektive Geschäftsabwicklung. Zum Portfolio des Unternehmens zählen nicht nur Marktführer wie CUBE, Schwalbe und Lezyne, sondern auch die Entwicklung und der Vertrieb kleinerer Marken wie Ere Research und Cyclique, die jung und dynamisch auftreten.

Mit einem Team aus erfahrenen Fachleuten und aufstrebenden Talenten ist Oneway Bike stets darum bemüht, erstklassigen Service zu bieten. Unsere moderne Logistikabteilung arbeitet mit der neuesten Technik, um fehlerfreie und reibungslose Abläufe zu gewährleisten. Interessierte Kundschaft, die wissen möchten, wie das alles funktioniert, können sich die Abläufe im modernen Lager der Firma gerne selbst ansehen.

Kurz gesagt: Oneway Bike ist einer der Leuchttürme der Fahrradbranche, bei dem Expertise, Leidenschaft und Exzellenz sowohl im Vertrieb als auch in der Partnerschaft zusammentreffen.

Optima Cycles BV

Beveland 2
1948 RA Beverwijk
Niederlande

+31 (0)251 261 222
info@optima-cycles.nl
www.optima-cycles.nl
www.lovensbikes.com
www.dutch-id.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Optima Cycles glaubt an eine Welt der nachhaltigen E-Mobilität. Individuell nutzbare Verkehrsmittel ermöglichen Freiheit und Freude für jedermann.

Optima Cycles hat sich auf die Entwicklung, Herstellung und den Vertrieb von hochwertigen E-Bikes (Dutch ID) und Elektro-Lastenfahrrädern (Lovens) spezialisiert. Dadurch ist die Firma in der Lage, Produkte in optimaler Qualität und mit individuellem Design zu liefern.

Handwerkliches Können gehört bei uns zur DNA. Wir managen die gesamte Lieferkette aus einer Hand: vom Design über die Produktion bis zur Montage. Mit Optima Cycles als flexiblem und agilem Partner hat der Kunde die Gewähr, das beste Fahrerlebnis zu genießen, heute wie auch in Zukunft. Die Produktionsstätten der Firma liegen in Beverwijk (Niederlande) und Taichung City (Taiwan). Sehen Sie sich die Karriere-Seite der Firma an und arbeiten Sie mit an der Erfüllung ihrer Mission: Herausragende E-Bikes für das ultimative Fahrerlebnis und Fahrfreude jeden Tag!

Panteia

Carolina Ramos
Bredewater 26
2715 CA Zoetermeer
Niederlande

+31 (0)79 3222 000
c.ramos@panteia.nl /
info@panteia.nl
www.panteia.nl/

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C

B2B

B2G



Panteia BV ist eine niederländische Beratungsfirma, die die Politik- und Entscheidungsebene adressiert und unterstützt effektive Strategien für verschiedene Bereiche zu formulieren, zu beobachten und zu erproben. Besonders im Fokus stehen dabei zur Förderung der Wirtschaft und der Transportbranche, des Arbeitsmarktes und des Gesundheits- und Bildungswesens. Hierfür bedient sich Panteia BV einzigartiger Wissensquellen und innovativer Methoden, unterstützt durch eine unabhängige Markt- und Strategieforschung. Zusammen mit ihren Kunden leistet Panteia BV Beiträge zu einem nachhaltigen sozialen und wirtschaftlichen Fortschritt. Interessenschwerpunkte sind: (1) Transport und Mobilität, (2) Wirtschaft und Soziales, (3) Daten und Analysen, (4) Marktforschung. Die ISO-20252- und ISO-27001-Qualitätszertifikate belegen, mit welcher Präzision Panteia BV ihre Aufgaben erfüllen.

Seit über sechzig Jahren hat sich Panteia auf Forschung, Beratung und Ausbildung in den Bereichen Transport, Infrastruktur, Logistik und Mobilität spezialisiert. Unsere Leistungen decken ein weites Feld ab, zu dem alle

wirtschaftlichen und sozialen Aspekte sowohl des Güter- als auch des Personenverkehrs zählen, und zwar mit allen Transportmitteln. Im Transportbereich verfügt Panteia über umfassende Erfahrungen sowohl auf nationaler als auch auf internationale Ebene. Aktuell bedient Panteia diverse Kundschaft in der EU, den Balkanstaaten und im Kaukasus gearbeitet, ebenso in der Ukraine, in Russland und Weißrussland. Ferner in Afrika, in zentralasiatischen Staaten und Indonesien, und in Lateinamerika.

Panteia verfügt über Expertise in folgenden Bereichen: Infrastruktur, Korridore (Ten-T) und urbane Knotenpunkte, Mobilität in Städten, Verkehrsprognosen und -planung (inklusive Emissionsberechnungen), Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership, TCO), Binnenwasserstraßen, LKW-Parken, Bahnverkehr, Managementberatung und -monitoring, Verwaltungs- und Rechtswesen im Verkehrsbereich sowie Training und Ausbildung. Panteia ist Mitglied der Dutch Cycling Embassy (DCE).

POSSEHL Spezialbau

Zeilmakerijweg 9
4906 CW Oosterhout
Niederlande

+31 (0)162 456 544
info@possehl.nl
www.possehl.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C

B2B

B2G



POSSEHL Spezialbau verfügt über 40 Jahre Erfahrung mit intelligenten und kreativen Lösungen im Bereich Deckschichten und Oberflächenbehandlung. Mit Thermoflex bieten wir eine solche Lösung für die Bereiche Verkehr, Erholung, Industrie und Flughäfen. Unsere Leistungspalette ist umfassend. Dazu gehören zum Beispiel die Herstellung rot eingefärbter Radwege, Routenempfehlungen für Radfahrende, grün gefärbte Busspuren, farbige Ausfahrten, Gehwege durch Naturbereiche und sehr kreativ gestaltete Plätze. Wir liefern hochwertige Ergebnisse, die den Wünschen der Kundschaft entsprechen und seine Erwartungen übertreffen.

Thermoflex hat eine nachgewiesene Lebensdauer von über 20 Jahren und bietet eine exzellente Rutschfestigkeit. Es ist farbecht und kann auf Asphalt, Beton, Holz und Stahl angewendet werden. Die Kunststoff-Deckschicht ist spannungsfrei und selbstreparierend, was bedeutet, dass sowohl die Deckschicht selbst als auch das Substrat, auf dem sie aufgebracht wird, langfristig erhalten bleiben.

Es gibt unzählige Optionen für die Gestaltung und das Farbdesign. Je nach Kundenwunsch arbeiten wir auch mit biobasierten Produkten und bestreuen diese mit Naturstein oder Recyclingglas in der gewünschten Farbe. Unsere nachhaltigen Materialien und Prozesse garantieren die Qualität und Sicherheit.

R.A. Planning

Ruxandra Aelenei
Jungfrau 3
3524 WH Utrecht
Niederlande

ruxandra@raplanning.nl
www.linkedin.com/in/ruxandraaelenei/

Unterbereich:



Zielgruppe:



R.A. Planning ist eine niederländische Beratungsfirma, die sich die Aufgabe gestellt hat, angenehme, sichere und inklusive urbane Räume zu schaffen. Hierzu erbringen wir weltweit Beratungsleistungen für eine integrierte Stadt- und Mobilitätsplanung. Aufgrund unserer umfangreichen internationalen Erfahrungen in verschiedenen Ländern Europas, in Nord- und Südamerika, Afrika und im Mittleren Osten sind wir in der Lage, maßgeschneiderte, frische und realistische Ideen zu entwickeln. Wir arbeiten auf integrierte Weise und achten immer auf das Gesamtbild, bevor wir uns in Details vertiefen. Gerne arbeiten wir mit Fachleuten unterschiedlicher Disziplinen und Gebiete zusammen, um eine sektorübergreifende Lösung für urbane oder ländliche Räume zu finden.

Uns fasziniert die Rolle, die das Fahrrad beim Wandel zu menschen-, natur- und klimafreundlichen Städten spielen kann, und wir achten stets darauf, das Fahrrad als attraktives und inklusives Transportmittel zu empfehlen. Mit unserer Arbeit wollen wir ein Gleichgewicht zwischen Zugänglichkeit und Lebensqualität schaffen und sind davon

überzeugt, dass ein Übergang zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem nicht nur möglich, sondern auch notwendig ist.

Wir bieten ein großes Sortiment an Leistungen, zum Beispiel eine Beratung zur integrierten Mobilitätsplanung, die Organisation und Durchführung von Fortbildungsmaßnahmen (inklusive Erarbeitung des Lehrplans), die Organisation und Moderation von Workshops zur Mobilitätsplanung und die Organisation und Durchführung von (Radverkehrs-)Studienreisen in niederländische Städte.

Radarxense BV

Kwekerijweg 2A
3709 JA Zeist
Niederlande

+31 (0)30 3074 422
information@radarxense.com
www.radarxense.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Radarxense entwickelt und produziert Radarsysteme zur Erfassung von Radfahrenden. Eines dieser Systeme ist der Bike Spider, ein nicht-invasives solarbetriebenes Radargerät, das Radfahrende erfasst und zählt. Neben der Erfassung wird auch die Fahrtrichtung und die Geschwindigkeit ermittelt. Die Systeme können für den Betrieb von Verkehrsampeln, für Statistikzwecke, zur Erkennung sensibler Straßenbenutzenden und für V2X-Anwendungen eingesetzt werden.

Roetz Bikes

Schaafstraat 17
1021 KD Amsterdam
Niederlande

+31 (0)20 8200 804
info@roetz-bikes.nl
www.roetz-bikes.com/nl_NL/

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



Ehrliche und recycelbare Fahrräder. Roetz baut in der eigenen Fair Factory in Amsterdam-Nord aus gebrauchten Fahrradrahmen neue Design-Fahrräder. Nach einer gründlichen Inspektion erhalten die Stahlrahmen eine attraktive neue Farbe, bevor jedes Fahrrad mit hochwertigen Bauteilen von Hand zusammengebaut wird. Roetz will damit das Bewusstsein für die verantwortliche Nutzung von Rohstoffen stärken und Abfallströme vermeiden. Dabei verschafft Roetz Personen mit ungenutzten Talenten eine zweite Chance, da sie in der Roetz Fair Factory eine vollwertige Ausbildung zum Fahrradmonteur (m/w/d) erhalten! Bei Roetz können Sie Ihr Fahrrad vollständig selbst zusammenstellen, von der Rahmenfarbe bis zum Fahrradkorb.

ROM Utrecht Region

Bas Akkers
Euclideslaan 1
3584 BL Utrecht
Niederlande

+31 (0)6 2700 2556 / +31 (0)85 0221 344
b.akkers@romutrechtregion.nl /
info@romutrechtregion.nl
www.romutrechtregion.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



ROM Utrecht Region versorgt ehrgeizige und innovative Geschäftsleute mit Wissen und Finanzmitteln und verschafft ihnen Zugang zu anderen Märkten in den Niederlanden und im Ausland. Aber vor allem verbindet ROM sie untereinander und mit der Region Utrecht. ROM hilft innovativen Geschäftsleuten beim Wachstum und fördert Unternehmen, die im internationalen Markt wachsen wollen.

Dazu nutzen wir folgende Mittel:

- Innovation: Gemeinsam schaffen wir es von der Idee zum Geschäft
- Investition: Unterstützung bei der Finanzierung
- International: Expansion jenseits der Grenzen

ROM Utrecht Region ist auf die innovativen Stärken der Region fokussiert, die sich in 3 Ökosystemen zusammenfassen lassen: Earth Valley, Neue digitale Gesellschaft und Biowissenschaften/Gesundheit.

Royal Gazelle N.V.

M. Danhof
Wilhelminaweg 8
6951 BP Dieren
Niederlande

+31 (0)900 7070 707
m.danhof@gazellebikes.com
www.gazelle.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Koninklijke Gazelle produziert seit über 130 Jahren Fahrräder in ihrer eigenen Fabrik in Dieren. Bei Koninklijke Gazelle sind weltweit etwa 450 Personen beschäftigt. In der Fabrik in Dieren (Niederlande) werden über 300.000 Fahrräder pro Jahr hergestellt. Seit der Gründung der Firma im Jahr 1892 steht die Qualität im Vordergrund, weshalb Gazelle zu den Marktführenden in den Niederlanden gehört. Seit 1996 sind die Produktionsabläufe von Gazelle nach ISO 9001 zertifiziert.

Der Fokus liegt auf durchdachtem Design und technischer Innovation, inspiriert durch die Liebe zum Fahrrad und die Überzeugung, dass es zum täglichen Leben gehören sollte. Unsere Fahrräder haben Rahmen mit niedriger Durchstiegshöhe und sind daher von jedermann leicht zu benutzen. Ihre kräftigen und zuverlässigen Motoren bringen den Nutzenden stets an sein Ziel, und jedes Fahrrad ist vollständig ausgestattet, z. B. mit Schutzblechen, Gepäckträger, Beleuchtung, Klingel, Schloss und Ständer.

Die Fahrräder von Gazelle verbinden eine herausragende Qualität und ein schönes Design mit minimalem Gewicht und maximalem Komfort. Unsere Mission lautet, das Radfahren einfach zu machen, sodass jeder Freude daran hat. Daher bemühen wir uns ständig um intelligentes niederländisches Design und technische Innovationen. Wenn es ums Fahrrad geht, sind Niederländer und Niederländerinnen wohl die kritischste Kundschaft, die es gibt. Deshalb kann Gazelle darauf vertrauen, dass ihre Fahrräder genau das leisten, wovon Radfahrende in aller Welt träumen.

Royal HaskoningDHV

Sjors van Duren / Heleen Buijs
Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Niederlande

+31 (0)6 4320 1907 / +31 (0)6 1663 2913
Sjors.van.Duren@rhdhv.com /
Heleen.Buijs@rhdhv.com
www.royalhaskoningdhv.com/en/

Unterbereich:



Zielgruppe:



Royal HaskoningDHV ist seit 1881 als unabhängiges Ingenieur-, Beratungs- und Projektmanagementbüro aktiv. Wir arbeiten mit fast 6.000 Fachleuten und gemeinsam mit unserer Kundschaft und etablierten Partnerschaften weltweit an Innovationen, die positive Effekte für Mensch, Umwelt und Wirtschaft haben. Im Bereich der Mobilität finden große Veränderungen statt. Ein exponentielles Wachstum der Bevölkerung und des Güterkonsums, der Ruf nach weniger Emissionen und Bereichen mit sauberer Luft sowie neue Verkehrsmittel und Technologien stellen überall auf der Welt neue Anforderungen an Mobilitätsnetze. Und das Ergebnis? Ein heftiges Ringen um jeden Quadratmeter öffentlichen Raums. Daraus ergeben sich Herausforderungen für die Planung und Politik. Wir glauben, dass es einer nachhaltigen urbanen Mobilität zugutekommt, wenn man dem Radverkehr Vorrang einräumt. Aber um das zu tun, müssen wichtige Entscheidungen getroffen werden, von der Strategie bis zur Umsetzung auf der Straße. Royal HaskoningDHV hilft ihren Kunden, diese Entscheidungen auf rationaler Basis zu treffen und leistet dies auf der Grundlage der niederländischen Tradition und ihrer langfristig erworbenen Expertise. Zu dieser Expertise gehört die Entwicklung von

Masterplänen für Radwegenetze, die Planung und das Engineering von Radverkehrs-Infrastruktur und Parkeinrichtungen, die Planung von Fahrradstraßen und die Gestaltung von Wegweisersystemen.

Dies sind einige unserer aktuellen Projekte:

- Gestaltung der ersten Fahrradstraße in Wien. Dieses Design wurde von „VCÖ – Mobilität mit Zukunft“ mit einem Preis gewürdigt.
- Neues Wegweisersystem für das über 250 Kilometer lange Radwegenetz in der Stadt Hamburg.
- Entwicklung einer Fahrrad-Parkstrategie für die Stadt Delft in den Niederlanden.
- Planung und vorläufiges Design einer Fahrradstraße zwischen Ede und Wageningen in den Niederlanden, wobei die Beteiligung der Bürger ein wichtiges Element war.
- Teilnahme an mehreren Think Bike-Workshops der Dutch Cycling Embassy in diversen Ländern rund um die Welt.
- Vorlesungen und Workshops an Universitäten und bei Kommunen in mehreren Staaten, darunter Deutschland, Österreich und Irland.

SociBike cargobikes

Voorland 5
1601 EZ Enkhuizen
Niederlande

+31 (0)228 745 460
info@socibike.nl
www.socibike.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C

B2B

B2G



SociBike verbindet nachhaltige Mobilität mit gesellschaftlicher Verantwortung. Wir liefern hochwertige Elektro-Lastenfahräder mit dem besonderen Merkmal, dass diese von Personen mit ungenutzten Talenten montiert werden, darunter auch Menschen mit erschwerem Zugang zum Arbeitsmarkt. Wer ein Lastenfahrrad von Socibike kauft, entscheidet sich also nicht nur für nachhaltige Mobilität, sondern leistet auch einen Beitrag zu einer inklusiven Gesellschaft.

Spanninga

Geert Knolweg 30
8501 MK Joure
Niederlande

+31 (0)513 414 665
www.spanninga.com

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C

B2B

B2G



Spanninga ist ein führender Hersteller von Fahrradbeleuchtung, die die Welt sicherer und attraktiver macht, sei es bei Tag oder bei Nacht. Die Leitwerte für das Spanninga-Team sind Innovation, Vertrauen, Integrität und Energie. Diese Werte inspirieren uns und gewährleisten Sicherheit, Qualität und Zuverlässigkeit, wodurch wir uns von anderen unterscheiden.

Für Spanninga bedeutet operative Exzellenz nicht nur ein hohes Ziel, sondern ist ein Grundprinzip, das in jedem Aspekt unseres Unternehmens erkennbar wird. Unsere Standorte in Joure (Niederlande), Nantua (Frankreich) und Shunde (China) sind die Grundpfeiler für Innovation und Expertise.

An unseren Produktionsstandorten verschmelzen Präzisionsoptik, moderne Elektronik und sorgfältiges Engineering zu den von uns hergestellten High-Tech-Produkten. Hier nimmt unser Engagement für Forschung und Entwicklung konkrete Formen an, was uns antreibt, die

Branchenstandards kontinuierlich zu erhöhen. Dank dieses Engagements an unseren weltweiten Standorten können wir unseren Kunden neue Beleuchtungslösungen für ihre Mikromobilität liefern.

Springtime Design
KNSM-laan 131
1019 LB Amsterdam
Niederlande

+31 (0)20 5091 818
business@springtime.nl
www.springtime.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Springtime ist ein führendes niederländisches Design- und Innovationsstudio, das auf nachhaltiges urbanes Mobilitätsdesign („New Mobility“) spezialisiert ist. Darunter fallen alle nachhaltigen Verkehrsmittel zwischen Zulußgehen und Autofahren, sowohl beim Endnutzenden als auch beim gewerblichen Nutzenden oder in Sharing-Systemen.

Wir haben Erfahrung in den Bereichen Fahrradrahmen-Design, Antrieb, Batterietechnik und Konnektivität, wobei immer der Nutzende im Vordergrund steht. Im Laufe der Zeit haben wir mit viel Erfolg Fahrräder, Roller, Mopeds, Lastenfahrräder, Boote, Golfkarren, Mikrocars und Kinderwagen entwickelt, denn alles, was sich bewegt, begeistert uns auch.

Mit über 25 Jahren Erfahrung in diesen Bereichen konnte Springtime Kunden in aller Welt gewinnen, zum Beispiel Lyft, TIER Mobility, Dott, Mobike, Dutch Rail, Lemmo und viele mehr. Unsere Arbeit wurde mit internationalen Designpreisen ausgezeichnet, zum Beispiel mit dem iF-, dem Red Dot- und dem Design Intelligence Award.

Wir sind dem Trend stets ein Stück voraus und transformieren Marktkenntnisse und Geschäftschancen in tatsächliche, physische Lösungen für Kunden, die damit ihr Unternehmen nach vorne bringen und ihre Kunden begeistern.

Wenn Sie meinen, dass Springtime auch Ihr Unternehmen voranbringen kann, sei es ein Startup, ein kleines bzw. mittleres Unternehmen oder ein multinationaler Konzern, nehmen Sie gerne Kontakt zu uns auf. Wir besprechen dann Ihren Innovationsbedarf und unser Angebot.

Staerk / JP Trading&engineering BV
Havenstraat 59
7005 AG Doetinchem
Niederlande

+31 (0)6 3611 2114
info@jp tradingengineering.nl
www.jp tradingengineering.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Produktentwicklung. Produzent der Tandem-Marke STAERK.



STREET-STUFF!

Handelsstraat 12
5391 LP Nuland
Niederlande

+31 (0)6 2301 0540
info@street-stuff.com
www.street-stuff.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Nachhaltige Parklösungen für moderne Fahrräder

Vollständig zirkuläre Lösungen für das Parken und Laden von Fahrrädern, die aus einer begrenzten Anzahl auswechselbarer Bauteile bestehen. Kompakt im Transport und vor Ort ohne Ausschachtungsarbeiten montier- und aufstellbar.

Der innovative AXLE®-Ständer bietet Fahrrädern eine sehr stabile Stütze an der Radachse und bedeutet das Aus für die notorischen „Felgenkiller“. Es ist kein Problem, wenn an der Vordergabel Gepäckträger, Beleuchtung oder andere Zubehörteile angebracht sind.

Das flexible ROSE® AnschlieBsystem lässt sich leicht zu Ihrem wertvollen Fahrrad hin biegen. Mit einem Kabel- oder Bügelschloss kann das Fahrrad leicht daran angeschlossen werden. In der abschließbaren E-Bike-Ladestation CHARLY® findet der eigene Ladetrafo Platz. Sie lässt sich abschließen,

indem man das Fahrrad mit einem Kettenschloss daran anschließt.

Alle Produkte sind reparierbar, erweiterbar und lassen sich leicht und ohne Ausschachtungsarbeiten installieren bzw. aufstellen.

Supreme Dutch

Pasteurweg 49
2371 DW Roelofarendsveen
Niederlande

sales@supremedutch.com
www.supremedutch.com/contact/

Unterbereich:



Zielgruppe:



Supreme Dutch ist eine niederländische Firma, die (Fahrrad-)Reifen entwickelt und produziert, die vollständig ohne Luft laufen. Nach 10 Jahren Entwicklungsdauer und einer 5-jährigen exklusiven Partnerschaft mit der Reifenmarke Schwalbe hat sich Supreme Dutch für ein B2B-Geschäftsmodell ohne Zwischenhändler entschieden.

Der ohne Luft laufende Fahrradschlauch wurde basierend auf der Idee entwickelt, dass er zu 100 Prozent wartungsfrei sein soll. Das führte zu einem herausragenden Produkt, das für spezielle Zielgruppen eine sehr interessante Lösung darstellt. Zusätzlich entwickelt und produziert Supreme Dutch auch noch Airless-Lösungen für diverse Elektro-Leichtfahrzeuge mit entsprechendem Montagewerkzeug.

SURE Mobility

Lorentzstraat 11-8
3846 AV Harderwijk
Niederlande

+31 (0)85 0509 433
info@sure-mobility.com
www.sure-mobility.com

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G

SURE

Be sure, ride SURE!

SURE ist ein Game-Changer auf dem (Sharing-) Mobilitätsmarkt für Gewerbe- und Freizeitwecke, und zwar mit einem neuartigen, sicheren und schnell ladbaren E-Bike mit Ladestation, Schloss und induktivem Ladesystem. Dieses Rad ist sicherer als andere, lässt sich effizienter managen und schneller laden.

Zusätzlich liefert SURE eine Ladestation, ein Schloss und eine Gesamtlösung für das Laden, inklusive Reservierung, Aufbewahrung, Flotten-, Schlüssel- und Batteriemanagement, mit Komponenten, die vollständig an den eigenen Unternehmensstil angepasst werden.

Warum entscheiden sich Unternehmen für SURE?

- Nicht brennbare Batterietechnik,
- 12 Mal so lange Lebensdauer,
- Schnelles Laden (vollständig geladen in nur 30 Minuten),
- Geringe Gesamtbetriebskosten (Total Cost of Ownership, TCO),
- Zuverlässiger Bafang M410 Mittelmotor mit 85 NM Drehmoment und 4-jähriger Garantie,
- Für alle Nutzenden passender Alurahmen und Alufelgen,
- Neuer Motion Labs-Antrieb,
- Angeschlossen an KPN IoT,
- Markenwerbung nach Kundenwunsch.

Be sure, ride SURE!

Triple Joy – Bureau voor fietsstimulering

Jocelyn Kemker-de Kruijf
Oude Fabriekstraat 14
3812 NR Amersfoort
Niederlande

+31 (0)6 4116 6571
info@triplejoy.nl
www.triplejoy.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



Willkommen bei Mindware, wo das Engagement für das Fahrrad mehr bedeutet als nur Zahnkränze und Pedale. Mindware ist davon überzeugt, dass neben Hardware, Software und Orgware auch die Verhaltensänderung eine wichtige Rolle spielt und viel für das Mobilitätsmanagement bewirken kann. Als Pionier der „weichen“ Seite des Fahrradengagements geht Mindware auch über traditionelle Ansätze hinaus.

Bei Mindware geht es darum, die Gestaltungskräfte des Menschen hinter den Pedalen zu erschließen. Mindware hat verstanden, dass es bei Mobilitätsmanagement nicht nur um physische Abläufe geht, sondern auch um die Stärkung eines gesunden Bewusstseins. Daher verbindet Mindware bei ihrer Arbeit die eigene Expertise für Verhaltensänderung mit umfassenden Kenntnissen über die Fahrradförderung. Mindware lädt alle Interessenten ein, über die Standardlösungen hinaus zu denken und uns auf dem Weg zu einer aktiven, gesunden und inspirierenden Mobilitätskultur zu begleiten. Im NL-Radverkehrs-Leitfaden (NL Cycling Guide) zeigen Unternehmen aus den Niederlanden, welche Vorteile sich für Personen und Organisationen durch eine

neue Perspektive auf die Förderung des Radverkehrs bieten. Mindware ermutigt Menschen, über die Grenzen ihrer Gewohnheiten hinauszugehen und zu entdecken, was die weiche Seite der Radverkehrsförderung für sie bedeuten kann.

Sind Sie bereit für die nächste Stufe Ihres Mobilitätsmanagements? Dann nehmen Sie Kontakt zu Mindware auf und erfahren Sie, wie Mindware als unverzichtbares Element neben Hardware, Software und Orgware den Schlüssel zu einer aktiven und engagierten Mobilitätskultur bilden kann.

Smart Urban Mobility B.V. / Urban Arrow

Gyroscoopweg 6
1042 AB Amsterdam
Niederlande

+31 (0)85 0161 960
service@urbanarrow.com
www.urbanarrow.com/nl/contact/

Unterbereich:



Zielgruppe:



URBAN ARROW

Bei Urban Arrow werden Elektro-Lastenfahrräder der Spitzenklasse gebaut. Und wir waren die ersten, die das getan haben. Unnötig zu sagen: Wir können auch nicht anders. Aber eins ist für uns noch viel wichtiger: der Mensch, der dieses Fahrrad fährt. Also Besizende und Benutzende wie Sie. Bei jedem Fahrrad, das wir bauen, denken wir an Sie und Ihren speziellen Transportbedarf.

Ob Sie nun möglichst problemlos von A nach B gelangen wollen. Oder Ihre Kinder sicher und staufrei zur Schule bringen wollen. Oder ob es Ihnen darauf ankommt, Ihre Stadt sauberer zu machen. Oder ein tolles, mit einem Designpreis ausgezeichnetes Lastenfahrrad zu fahren. Oder Ihre Produkte effizienter zu Ihren Kunden zu bringen. Ob Sie Ihren CO₂-Fußabdruck reduzieren oder einfach möglichst angenehm mit dem Fahrrad unterwegs sein wollen.

Ganz gleich, worum es Ihnen geht - wir kümmern uns darum. Unsere Mission ist, Ihr Leben im (sub-)urbanen Raum durch

Lastenfahrräder besser zu machen. Damit alles sauberer wird. Leiser. Und effizienter.

Urban Arrow kümmert sich um das, was Sie bewegt.

Van Raam

Guldenweg 23
7051 HT Varsseveld
Niederlande

+31 (0)315 257 370
info@vanraam.com
www.vanraam.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Van Raam ist ein Produzent von Spezialfahrrädern und hat sich auf die Herstellung z. B. von Dreirad-Fahrrädern, Rollatoren, Tiefeinstiegs- und Komfort-Fahrrädern, Gehhilfen, Tandems und Parallel-Tandems, Rollstuhl- und Transportfahrrädern spezialisiert. Unser Tochterunternehmen GoCab produziert ein einzigartiges Transportrad/Fahrradtaxi für 8 Kinder.

Van Raam möchte dazu beitragen, dass Menschen mit Behinderungen in die Gesellschaft integriert werden. Das ist die Existenzberechtigung von Van Raam. Wir sind stolz auf das, was wir zusammen erreichen, und auf den Nachhaltigkeitseffekt, den wir für unsere Kunden erzielen. Van Raam glaubt daran, dass die Menschen glücklicher leben, wenn sie mobil bleiben und länger unabhängig sind. Daher bieten wir eine nachhaltige Form der modernen Mobilität für Menschen mit Behinderungen.

Die hervorragenden Fahreigenschaften jedes Van Raam-Fahrrads sorgen für eine besondere Erfahrung. Dank

innovativer und moderner Produktionstechniken und vieler Optionen, Zubehörteile und Rahmenanpassungen können wir für fast jeden Bedarf ein maßgeschneidertes Fahrrad fertigen. Van Raam ist ein oft zitiertes Beispiel für Innovation und hat schon viele Preise für Innovationen und Produkte erhalten. Van Raam ist ein führendes Unternehmen der Smart-Industry und Smart-Working-Branche.

Für die meisten angepassten Fahrräder ist auch die herausragende Tretunterstützung von Van Raam verfügbar. Für Van Raam als Produzent von Spezialfahrrädern sind Qualität und Nachhaltigkeit äußerst wichtig. Van Raam arbeitet deshalb nach einer Zirkularitäts- und Nachhaltigkeitsstrategie.

VConsynt BV

Ivo Koning
Schering 31-33
8281 JW Genemuiden
Niederlande

+31 (0)6 8352 1677 / +31 (0)38 3857 057
ikoning@vconsyst.com
info@vconsyst.com
www.vconsyst.com/nl-NL/

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



VConsynt (früher firmierend als Jan Kuipers Nunspeet) ist ein Spezialist für die Ausstattung von Fahrrad-Parkhäusern, u. a. an größeren Bahnhöfen. Wir sind die Erfinder eines zweistöckigen Fahrrad-Parksystems und liefern seit über 25 Jahren verschiedene Lösungen für das sichere und benutzerfreundliche Parken von Fahrrädern. Dazu gehören einfache und platz sparende Doppelstock-Parksysteme, Anlehnbügel für Fahrräder und Fahrradklemmen, Fahrradboxen (z. B. die Fahrradbox der niederländischen Bahn), Fahrrad-Abstellanlagen, Fahrrad-Registriersysteme und elektronische Fahrrad-Parksysteme. Dank der langjährigen Kooperation mit ProRail weiß VConsynt, wie optimale und benutzerfreundliche Fahrrad-Parkeinrichtungen in geschlossenen Räumen oder im Freien beschaffen sein müssen.

VConsynt ist ein führendes Unternehmen mit hoher gesellschaftlicher Verantwortung, das Komplettlösungen für das Design und das Management öffentlicher Fahrrad-Parkeinrichtungen im Außenraum anbietet. Unser Team ist

straff organisiert und voll und ganz unserer Mission verpflichtet, ein führendes Unternehmen im Bereich Fahrradparken zu werden, das das Image der Branche prägt. Dazu gehören auch Papierkörbe, Schutzdächer und Sitzplätze im öffentlichen Raum. Mit zusammen über 250 Jahren Geschäftserfahrung sind wir daran gewöhnt, mit dem Kunden mitzudenken, wenn es um Aspekte wie Zirkularität, Innovation und Management geht. Wir liefern die richtigen Produkte und Dienstleistungen und leisten dadurch unseren Beitrag zu einer zirkulären Wirtschaft.

VelopA

Achthovenerweg 21
2351 AX Leiderdorp
Niederlande

+31 (0)71 5410 321
info@velopa.nl
www.velopa.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:

B2C B2B B2G



VelopA bietet ein großes Sortiment an Fahrrad-Parklösungen und -Boxen, inklusive Straßenmobiliar für den öffentlichen Raum.

Unser Ziel ist, öffentliche Räume durch hochwertiges, attraktiv gestaltetes Straßenmobiliar und maßgeschneiderte Fahrrad-Parksysteme angenehmer zu gestalten.

Mit unseren Fahrrad-Parksystemen sind wir ein führendes Unternehmen in den Niederlanden und ein bevorzugter Lieferant von Fahrrad-Parksystemen an den niederländischen Bahnhöfen. Auf unserer Website finden Sie weitere Informationen zu unseren Projekten.

Ventisit B.V.

Anna Paulownastraat 14
1901 BV Castricum
Niederlande

+31 (0)251 671 022 / +31 (0)6 2276 1869
info@ventisit.nl
www.ventisit.nl

Unterbereich:



Zielgruppe:



Ventisit ist ein sozial produzierendes Unternehmen aus den Niederlanden, das u. a. nachhaltig produzierte, belüftete Sitzkissen und Bodenmatten für Lastenfahräder und Liegeräder herstellt.

VROEGH Design

Gietijzerstraat 72
3534 AV Utrecht
Niederlande

+31 (0)85 0685 543
info@vroeghdesign.com
www.vroeghdesign.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



VROEGH Design ist ein führendes niederländisches Design- und Ingenieurbüro, das sich auf die Entwicklung innovativer elektrischer Leichtfahrzeuge (Light Electric Vehicles - LEVs) spezialisiert hat. Mit unserem Team und unserer erfahrenen Design- und Ingenieursabteilung wir ein bevorzugter F&E-Partner für etablierte Marken und ambitionierte Startups, der überzeugende Fahrzeuge gestaltet und ausgezeichnete technische Lösungen bietet.

Unser umfassendes Leistungsangebot reicht von Forschung und Design bis zum Engineering und zur Produktionsunterstützung. Wir bieten eine kontinuierliche Unterstützung von der ersten Phase der Ideenfindung bis zum finalen Produktionsprozess, um das beste Fahrzeug für den Kunden zu realisieren.

Wir lieben es, neue Optionen für die Zusammenarbeit zu finden, die das Innovationstempo im Bereich der Mobilität beschleunigen.

Witteveen+Bos

Martijn Akkerman
Leeuwenbrug 8
7411 TJ Deventer
Niederlande

+31 (0) 6 53 36 74 16
martijn.akkerman@witteveenbos.com
www.witteveenbos.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Witteveen+Bos ist eine Engineering-Beratungsfirma, die 1946 in den Niederlanden gegründet wurde und ca. 1.500 Mitarbeitende beschäftigt. Unsere Schwerpunkte liegen in den Bereichen Infrastruktur, Energie, Umwelt und Wasser. Die Kernkompetenzen unseres Teams im Bereich aktive Mobilität sind:

- Planung und Design von Infrastrukturanlagen für den Radverkehr.
- Design fahrradfreundlicher Kreuzungen.
- Entwickeln von Modellierungstools für den Fuß- und Radverkehr, basierend auf öffentlich verfügbaren Daten.
- Architektonisches Design und Bauingenieurleistungen bei Brücken und Unterführungen (Tunneln) für den Radverkehr.
- Kosten-Nutzen-Analysen/Dokumentation für Investitionsentscheidungen.
- Organisation von Design-Trainingskursen, Workshops und Coachingmaßnahmen für Organisationen, die ihre Fähigkeiten im Bereich des Designs verbessern und/oder Best-Practice-Beispiele aus den Niederlanden an

ihren lokalen Kontext anpassen wollen.

In folgenden Ländern haben unsere Fachleute bereits Designvorschläge entwickelt oder Trainingsmaßnahmen durchgeführt: Niederlande, Belgien, Großbritannien, Singapur, Kolumbien, Peru, Kasachstan, Lettland und Estland.

Besonders stolz sind wir auf unsere Leistungen als Bauingenieur der weithin bekannten, als Kreisverkehr gestalteten „Hovenring“-Fahrradbrücke in Eindhoven (Niederlande).

Wobs Warm on Bikes

Hester Taverne
Koorndijk 73B
2611 EC Delft
Niederlande

info@warmonbikes.com
www.warmonbikes.com

Unterbereich:



Zielgruppe:



Komfortables Radfahren im Winter, damit Städte und Menschen gesund bleiben.

Wobs ist eine Abkürzung von „Warm On Bikes“. Die Fahrradhandschuhe von Wobs sind darauf ausgelegt, den Komfort beim Radfahren an kalten Wintertagen und bei Regen zu verbessern. Sie sind vollständig wasserabweisend, schützen die Hände vor Regen und haben ein weiches Innenfutter. Da sie fest am Lenker angebracht sind, ist stets für warme Hände gesorgt und keiner muss mehr lange nach seinen Handschuhen suchen. Dadurch verlängert sich die Fahrradsaison und Menschen und Städte bleiben gesünder.

Die reflektierenden Streifen an den Seiten der Handschuhe sorgen für bessere Sichtbarkeit bei Dunkelheit und erhöhen die Verkehrssicherheit. Gangschaltung und Bremsen lassen sich ohne Probleme bedienen.

Jedes Paar Wobs-Fahrradhandschuhe besteht aus 10 recycelten Plastikflaschen und ist in einem biologisch

abbaubaren Kunststoffbeutel verpackt. Mit diesem Recyclingverfahren leistet Wobs einen Beitrag zur weltweiten Reduzierung von Kunststoffabfällen.

Außenmaterial: 100 Prozent Recyclingpolyester Innenfutter: 65 Prozent Polyester – 35 Prozent Recyclingpolyester.

Wobs sorgt für Komfort und modisches Outfit bei jeder Fahrradfahrt. Wir bieten für jeden Geschmack attraktive Modelle im niederländischen Design.

Wobs - cooles Design, das Ihre Hände warm hält.



Fußnoten und Referenzen

- ¹ www.issuu.com/iamsterdam/docs/uitkrant_maart_2023/s/19843550
- ² www.swov.nl/en/fact-sheet/road-deaths-netherlands
- ³ www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/regelmatig_fietsen_KvL-L.09-01.971Nm_laag_DEF.pdf?ext=.pdf
- ⁴ www.werkeninbeweging.nl/thema/fietsen/
- ⁵ www.eurekalert.org/news-releases/770573
- ⁶ www.who.int/europe/publications/i/item/9789289057882
- ⁷ www.dutchcycling.nl/knowledge/downloads/dutch-cycling-vision/
- ⁸ www.rwsenvironment.eu/subjects/sustainable-mobility/reachability/cycling-dutch-national-infrastructure-book/
- ⁹ www.digitallibrary.un.org/record/3956443?ln=en&v=pdf
- ¹⁰ www.dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/ov-fiets-marks-15th-anniversary-milestone/
- ¹¹ www.swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS%20Cyclists.pdf
- ¹² www.dutchcycling.nl/knowledge/downloads/dutch-cycling-vision/
- ¹³ www.sweco.nl/actueel/nieuws/uitslagen-verkeersonderzoek-fietsers-van-rtl-nieuws-en-sweco-bekend/
- ¹⁴ www.cbs.nl/en-gb/news/2024/15/684-road-traffic-deaths-in-2023
- ¹⁵ In 2020, Professor Moreno gave a TED Talk on the 15-minute city: [www.ted.com/talks/ carlos_moreno_the_15_minute_city](http://www.ted.com/talks/carlos_moreno_the_15_minute_city)
- ¹⁶ www.dutchcycling.nl/knowledge/cycling-news/export-value-of-the-dutch-bicycle-sector/
- ¹⁷ www.raivereniging.nl/secties/fietsen/kennis/marktinformatie/statistieken/mobiliteit-in-cijfers-tweewielers-2023-2024
- ¹⁸ www.fd.nl/bedrijfsleven/1513486/vorig-jaar-failliet-verklaarde-vanmoof-verkoopt-weer-fietsen
- ¹⁹ www.european-union.europa.eu/principles-countries-history/key-facts-and-figures/life-eu_nl
- ²⁰ www.raivereniging.nl/secties/fietsen/kennis/marktinformatie/statistieken/mobiliteit-in-cijfers-tweewielers-2023-2024/
- ²¹ www.statista.com/statistics/263754/total-population-of-the-united-kingdom/
- ²² Decisio: Memo maatschappelijke Waarde Nederlandse fietsenexport.
- ²³ www.openresearch.amsterdam.nl/media/inline/2024/2/5/maas_pilot_utrecht_evaluatie_en_handelingsperspectief_definitief_002.pdf
- ²⁴ www.ecf.com/news-and-events/news/quality-life-european-cities-and-cycling-what-s-link
- ²⁵ www.youtube.com/@cycling_embassy/search?query=Five%20Design%20Principles%20for%20Bicycle%20Infrastructure16
- ²⁶ www.dutchcyclinglifestyle.com
- ²⁷ www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457523004438
- ²⁸ www.dutchcycling.nl/programs/think/workshops/
- ²⁹ www.kut.org/transportation/2023-05-19/austins-bike-to-work-day-can-breakfast-tacos-convince-people-to-pedal-past-fear
- ³⁰ www.fietsberaad.nl/Tour-de-Force-English/Home
- ³¹ www.youtube.com/watch?v=vzAxnA8aWVw&t=41s
- ³² www.youtube.com/watch?v=dABncClRQkk
- ³³ www.youtube.com/watch?v=-MzG7ZX-IRk
- ³⁴ www.youtube.com/watch?v=PEhiehCdtwdQ
- ³⁵ www.youtube.com/watch?v=PEhiehCdtwdQ
- ³⁶ www.youtube.com/watch?v=UdGceM_eBvM
- ³⁷ www.bicibus.eu/en/what-is-a-bicibus-and-characteristics/

Weitere Referenzen:

- Economische indicatoren fietsensector, 2015-2022 | CBS
- www.dutchcycling.nl/knowledge/downloads/dutch-cycling-vision/
- www.dutchcycling.nl/knowledge/downloads/best-practices-dutch-cycling/
- www.dutchcycling.nl/expertises/cycling-future-proofing-places/
- www.rvo.nl/sites/default/files/2023-07/International-earning-potential-Dutch-bicycle-sector.pdf
- www.rwsenvironment.eu/subjects/sustainable-mobility/toolbox-smart-mobility-management/bicycle/map/fact-sheet-bicycle-reward-projects/
- www.rwsenvironment.eu/subjects/sustainable-mobility/toolbox-smart-mobility-management/bicycle/map/fact-sheet-bike-sharing-systems/
- www.rwsduurzamemobiliteit.nl/slag/toolbox-slimme-mobiliteit/factsheet-mobiliteit-as-service-maas/
- www.rwsenvironment.eu/subjects/sustainable-mobility/toolbox-smart-mobility-management/bicycle/map/fact-sheet-cycling-infrastructure/
- www.nl.wikipedia.org/wiki/Geschiedenis_van_het_fietsen_in_Nederland



This is a publication by:

Netherlands Enterprise Agency (RVO)

Prinses Beatrixlaan 2
P.O. Box 93144, 2509 AC Den Haag
The Netherlands
T: +31 (0) 88 042 42 42
E: redesk@rvo.nl
W: www.rvo.nl

Made in cooperation with the Dutch Cycling Embassy (DCE).

Financed by the Dutch Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Infrastructure and Water Management

Though great care has been taken in the preparation of this publication, the publishers cannot be held liable for damages of any kind arising from its use. Nothing in this publication may be reproduced or made public by means of print, photocopy, microfilm or any other method without the prior written permission of the publishers. Copywriting by EMMA (Marguerite de Ruijter and Josee Koning) and design by Jeroen Miechels (NL Branding, RVO).

This publication was edited by Jelle Bakker, Frank Bouma, Sipke Castelein, Calvin Curry, Lisa Haenitsch-Saxe, Sabine Izaksson, Sonja Munnix, Ineke Rijksen, and Alejandra Roetenberg (RVO), Chris Bruntlett, Annika Peveril and Nils Steinhauser (DCE). Thanks to Lot van Hooijdonk, Skadi Tirpak, Geert Kloppenburg, Mariska van der Steen, and Mirjam Borsboom, for their cooperation.

Would you like to present your company profile worldwide in the next edition of the NL Cycling guide? Please send your request to Lisa.Haenitsch@rvo.nl.

Photo credits

Robin-Utrecht NBTC (cover), Ernst Wagensveld NBTC (p.3, p.12/13, p.15), Nigtevecht Liniebrug DCE (p.6/7), Utrecht Rainbow DCE (p.10), Veerle Sloof NBTC (p.16/17), Fulpra Cargobike ICBF - NL Toolkit (p.19 bottom left), Delft Cargoroo DCE (p.19 bottom right), Frans Lemmens (p.20/21), Houten Station DCE (p.23 bottom left), Nijmegen Rijnwaalpad DCE (p.23 middle right), Utrecht Vredenburg DCE (p.24), Jan Bijl NBTC (p.26/27), Maastricht Tunnel DCE (p.29), Bergen DCE (p.30), ACTIVE (p.33), Bicycle Ambassador programme (p.34), Doortrappen (p.35), eBee (p.36), DCE (p.37), Barcelona DCE (p.38), NAP – Hollandse Hoogte NBTC (p.40/41, p.42), Eindhoven Starry DCE (p.77)

Version: September 2024



Netherlands Enterprise Agency



Ministry of Infrastructure and Water Management



Ministry of Foreign Affairs

Scannen Sie diesen QR-Code,
um die englische Version
dieses Handbuchs zu lesen.



NL

Niederlande