

Pregled dnevnih migracij zaposlenih na Nizozemskem: s kolesom v službo

DOI: <https://doi.org/10.55707/eb.v12i2.153>

Izvirni znanstveni članek

UDK 796.61:502.131.1(492)

KLJUČNE BESEDE: Nizozemska, dnevne migracije, prevoz v službo, trajnost, kolo

POVZETEK – Vožnja na delo s kolesom je pomemben vidik vsakodnevnega življenja na Nizozemskem, ki ga vodita zaveza trajnosti in zdravju. Ta članek raziskuje odločitev o spremembi načina vožnje s kolesom, pri čemer se osredotoča na vpliv dogodkov mobilnosti in dinamiko gospodinjstva. Podatki so bili zbrani z intervjuji s ključnimi deležniki: predstavnikom za odnose z javnostmi Nizozemskega kolesarskega združenja in predstavnikom za odnose z javnostmi Nizozemske kolesarske ambasade. Nizozemska, znana po svoji kolesarjem prijazni infrastrukturi, spodbuja uporabo koles s politikami, ki povečujejo varnost, in specializiranimi kolesarskimi stezami. Da bi razumeli dinamiko, ki vpliva na vedenje pri kolesarjenju, raziskujemo dobre prakse Nizozemcev pri uporabi kolesa kot prevoznega sredstva na delo. Ta raziskava poudarja potrebo po celostnih politikah, ki upoštevajo dinamiko posameznika in gospodinjstva. Z izkoriščanjem vpogledov iz intervjujev in prikazovanjem fotografij kolesarske infrastrukture na Nizozemskem želimo prispevati k trajnostnim praksam prevoza na delo in promovirati kolesarjenje kot izvedljivo alternativo potovanju z avtomobilom.

Original scientific article

UDC 796.61:502.131.1(492)

KEYWORDS: The Netherlands, daily migration, commuting, sustainability, bicycle

ABSTRACT – Commuting by bike is an important aspect of everyday life in the Netherlands, driven by a commitment to sustainability and health. This paper investigates the decision to change the cycling mode, focusing on the impact of mobility events and household dynamics. The data was collected with interviews with key stakeholders: the public relations representative of the Dutch Cycling Association and the public relations representative of the Dutch Cycling Embassy. Known for its bike-friendly infrastructure, the Netherlands encourages bicycle use with safety-enhancing policies and dedicated bike lanes. In order to understand the dynamics that influence cycling behaviour, we investigate the good practices of the Dutch in using bicycles as a means of transport to work. This research highlights the need for holistic policies that take into account individual and household dynamics. By exploiting the insights from the interviews and showing photographs of the cycling infrastructure in the Netherlands, we aim to contribute to sustainable commuting practices and promote cycling as a viable alternative to car travel.

1 Uvod

Danes se vse več držav po svetu sooča s izzivi trajnostne mobilnosti in iskanja alternativnih načinov prevoza, ki bi zmanjšali prometne zastoje, izboljšali kakovost zraka ter pripomogli k bolj zdravemu načinu življenja. V ospredju teh prizadevanj se pogosto znajdejo kolesarske infrastrukture, ki omogočajo preprost, okolju prijazen ter zdrav način prevoza. Ena izmed držav, ki že desetletja velja za pionirko v spod-

bujanju kolesarjenja kot primarnega načina prevoza, je Nizozemska. Kolesarjenje na Nizozemskem ni le način prevoza, temveč predstavlja pravo kulturo, ki jo podpirajo celoviti politični ukrepi, infrastrukturne spremembe ter zavzetost državljanov. Zato je razumevanje dinamike in uspeha nizozemskega modela trajnostne mobilnosti ključno za razvoj podobnih pristopov v drugih državah.

V tem članku bomo podrobno pregledali dnevne migracije zaposlenih na Nizozemskem, pri čemer se bomo osredotočili na uporabo koles kot prevoznega sredstva. Raziskali bomo ključne dejavnike, ki so vodili k uspehu nizozemskega modela, in preučili dobre prakse ter izzive, s katerimi se soočajo. S pomočjo intervjujev s ključnimi deležniki, analize politik ter pregleda infrastrukture, bomo skušali izluščiti ključne nauke, ki bi lahko služili kot navdih in vzor tudi drugim državam. Nizozemska namreč ne ponuja zgolj zglede trajnostne mobilnosti, temveč tudi pomembne vpogled v procese, ki omogočajo prehod k bolj zdravim, trajnostnim ter učinkovitim načinom prevoza. Skozi ta članek bomo raziskali, kako lahko prakse in izkušnje Nizozemske pomagajo oblikovati politike in ukrepe v drugih okoljih ter prispevajo k bolj trajnostnemu in zdravemu življenju vseh.

2 Kolo kot prevozno sredstvo za v službo

Kolesarjenje v službo je postalo vse bolj priljubljena alternativa tradicionalnim načinom prevoza, kot so avtomobili ali javni prevoz. Ta trend je del širše spremembe v družbi, ki si prizadeva za bolj trajnostne in zdrave načine življenja. Kolo kot prevozno sredstvo ponuja številne prednosti, tako za posameznike kot tudi za okolje. Kolo, izjemno prilagodljivo prevozno sredstvo, je v zadnjem času pridobilo veliko pozornosti kot učinkovita alternativa za službeno potovanje.

Kolo je prevozno sredstvo, ki deluje na človeško moč, ki se prenaša prek pedal. Izraz 'kolo' je bil prvič uporabljen v Franciji v 1860-ih letih. Izpeljan je iz francoskih besed 'bicyclette' in 'vélocipède', ki obe pomenita 'dvokolesno vozilo'. Besedo so nato prevzeli angleško govoreči ljudje v 1870-ih letih. Prva kolesa so bila izdelana v začetku 19. stoletja, vendar so jih pogosto imenovali 'hobi konjički' ali 'velocipedi'. Izraz 'kolo' ni bil uporabljen do 1860-ih let, ko so dvokolesna vozila postala bolj priljubljena in so bila videna kot praktično prevozno sredstvo. Preden se je pojavil izraz 'kolo', so bili uporabljeni številni drugi izrazi za opis dvokolesnih vozil. Med njimi so bili 'dandy horse', 'hobi horse', 'škipalec', 'velociped' in 'penny-farthing'. Ti izrazi se vsi nanašajo na isto vrsto vozila, vendar je beseda 'kolo' postala najbolj razširjena. Izraz 'kolo' se danes uporablja po vsem svetu za opis dvokolesnih vozil. Je pogost prizor na cestah in poteh ter ga uživajo ljudje vseh starosti (Rehook, n.d.).

Kolesarjenje kot način prevoza ponuja številne prednosti za posameznike in družbo: je cenovno dostopno, okolju prijazno ter izboljšuje zdravje. Zaradi teh prednosti vedno več mest po svetu uvaja politike za spodbujanje kolesarjenja, vendar se še vedno soočajo z izzivom, kako učinkovito porabiti omejena sredstva. Tudi raziskave na področju prometa se vse bolj usmerjajo v preučevanje kolesarjenja in obravnavajo šir-

ši spekter vprašanj, kot so: koliko ljudi kolesari, katere strategije lahko povečajo kolesarjenje in kakšne so njegove koristi. Poudarjeni so izzivi, ki nastajajo zaradi omejitev obstoječih raziskav, ter potrebe po nadaljnjih raziskavah, vključno z metodološkimi pristopi za njihovo reševanje. Naložbe v raziskovanje kolesarjenja lahko omogočijo učinkovitejšo identifikacijo strategij za povečanje kolesarjenja in bolj natančne ocene njegovih koristi (Handy in sod., 2014).

V primerjavi z avtomobili, avtobusi ali drugimi motoriziranimi prevoznimi sredstvi kolo ponuja številne prednosti. Poleg tega je tudi okolju prijazno, ne povzroča emisij toplogrednih plinov in omogoča večjo telesno aktivnost. Kolesarjenje v službo je praksa uporabe kolesa kot prevoznega sredstva za potovanje med domom in delovnim mestom. Ta praksa je v zadnjih letih pridobila na popularnosti zaradi promocije zdravega načina življenja, zmanjšanja prometnih zastojev ter izboljšanja osebne produktivnosti. Oprema za kolesarjenje v službo obsega različne elemente, ki omogočajo udobno in varno potovanje. Sem spadajo kolesa prilagojena mestnemu kolesarjenju, kolesarska oblačila, čelade, osvetlitev, prtljajniki za prevoz delovne opreme ter drugi dodatki, ki olajšajo prevoz. Kolesarjenje v službo prinaša številne prednosti, med drugim je odlična telesna vadba, ki krepi srce, mišice in izboljšuje splošno telesno kondicijo. Kolesarjenje ne povzroča emisij CO₂ in drugih onesnaževal, zato je okolju prijazno prevozno sredstvo. Kolesarjenje v službo lahko prinese prihranke pri gorivu, parkirnih stroških in vzdrževanju vozila. Študije kažejo, da kolesarjenje pred delom izboljšuje koncentracijo in produktivnost. Kljub številnim prednostim obstajajo tudi izzivi pri kolesarjenju v službo. Ti vključujejo vremenske razmere, saj slabo vreme lahko oteži kolesarjenje in povzroči večjo utrujenost ter možnost nesreč. Pojavlja se tudi problem varovanja kolesa, saj parkiranje kolesa na javnih mestih prinaša tveganje kraje ali vandalizma. Obstajajo pa seveda še druge potencialne nevarnosti na cesti, ker so kolesarji izpostavljeni nevarnostim prometa, kot so neupoštevanje prometnih pravil, bližina motoriziranih vozil in nevarnosti na cesti. Za zagotovitev varnega kolesarjenja v službo je pomembno imeti ustrezno opremo, vključno s čelado, odsevnimi oblačili, svetlobnimi napravami za nočno vožnjo ter vzdrževanim kolesom s funkcionalnimi zavorami. Kolesarjenje v službo je lahko izjemno koristno za posameznika, okolje in družbo kot celoto. Kljub izzivom, ki jih prinaša, predstavlja trajnostno in zdravo alternativo motoriziranemu prometu. S pravilno opremo, načrtovanjem poti ter zavedanjem o varnosti lahko kolesarjenje postane del vsakdanjega življenja in prispeva k boljšemu počutju posameznikov in skupnosti (Rérat, 2019).

Največje ovire za uporabo koles predstavlja visoka priročnost motoriziranega prevoza in nezadostna razpoložljivost postaj za izposajo koles v bližini ključnih točk, kot so dom, delo ali postaje javnega prevoza. Omejena možnost spontanega koriščenja dodatno zmanjšuje privlačnost teh sistemov. Strateška umestitev postaj in povezava s prevoznimi središči pa lahko povečata uporabo teh storitev (Fishman Washington in Haworth, 2012). V nadaljevanju analiziramo stanje prevoza na delo ter z dela na Nizozemskem.

3 Analiza stanja prevoza na delo in z dela (Amsterdam – Nizozemska)

Namen članka je proučiti in analizirati primer ene od najboljših praks uporabe kolesa kot prevoznega sredstva za v službo. Analiza bo omogočila globlje razumevanje nizozemskega modela kolesarske mobilnosti, ki ga mnogi obravnavajo kot vzor najboljše prakse v Evropi. S tem bomo identificirali ključne dejavnike, ki so prispevali k uspehu kolesarskega prevoza na Nizozemskem. Cilj je identificirati in analizirati konkretne strategije, politike in projekte, ki so bili učinkoviti pri spodbujanju kolesarske mobilnosti na Nizozemskem. To vključuje naložbe v kolesarsko infrastrukturo, promocijo kolesarjenja kot trajnostnega načina prevoza ter ustvarjanje varnih in udobnih kolesarskih povezav. Želimo omogočiti prenos znanja in izkušenj iz nizozemskega primera v širši evropski kontekst. S tem bomo spoznali možnosti in izzive pri implementaciji podobnih strategij in politik v drugih evropskih državah ter spodbujali izmenjavo dobrih praks med različnimi državami. Tako bomo bolje razumeli politike in projekte, ki bodo spodbujali kolesarjenje kot ključno sestavino trajnostnega mestnega prevoza tudi v Sloveniji.

3.1 Pregled trenutnega stanja

Razlike med državami in njihovo sociološko razlago je mogoče pojasniti s konceptom "nacionalnega habitusa" Norberta Eliasa, ki poudarja procesni pristop k primerjalni sociologiji. Nizozemska kolesarska kultura predstavlja primer nenamerno oblikovane nacionalne podobnosti. Ključni procesi, ki prispevajo k večji podobnosti znotraj držav, vključujejo naraščajočo medsebojno odvisnost, gostoto omrežij in institucij, vertikalno širjenje stilov in standardov ter razvoj občutka pripadnosti narodu. Ti procesi so v drugi polovici 20. stoletja dosegli vrhunec, kar je povečalo podobnosti znotraj narodov in razlike med njimi. Po letu 1960 pa je opaziti zmanjšanje vpliva teh procesov, kar vodi v večje razlike znotraj držav in večje podobnosti med primerljivimi skupinami v različnih državah. Spremembe v nizozemski kolesarski kulturi ponazarjajo ta razvoj (Kuipers, 2013).

Število prebivalcev Nizozemske, ki se odločajo za kolesarjenje na delo, se vse bolj povečuje. Ministrstvo za infrastrukturo na Nizozemsko poroča, da se je leta 2022 število prebivalcev, ki so kolesarili na delo, povečalo za 17 odstotkov v primerjavi z letom 2021, kar je razvidno iz letne Nacionalne raziskave potnikov. Število kolesarskih poti na delo se je v letu 2022 povečalo za več kot 2 milijona na delovni teden. Raziskava je pokazala, da so se delavci odločali za kolesa zaradi njihove praktičnosti in pozitivnih učinkov na zdravje. Približno tretjina delavcev, ki kolesarijo na delo, je dejala, da je pri tej odločitvi pomembno vlogo igral njihov delodajalec, ki je olajšal to možnost. Leta 2022 so se štiri od desetih potovanj na razdalji do 7,5 kilometra zgodila s kolesom. Povečana priljubljenost kolesarjenja na delo je "dobra novica tako za naše zdravje kot za promet na cesti," je dejala državna sekretarka Vivianne Heijnen in dodala: »Spet se zdi, da delodajalci ključno vplivajo na to, da je kolesarjenje privlačno. Varni parkirni prostori, osvežilni prostori na delovnem mestu in dobra kilometrina za kolesa. Te ukrepi delujejo in se sami povrnejo dvakratno.« Kljub povečani priljublje-

nosti kolesarjenja na delo so avtomobili še vedno priljubljeno prevozno sredstvo za delo. Število potovanj z avtomobilom na delo in z dela se je povečalo za 4 milijone na delovni teden (+14 odstotkov), le za 1 odstotek pod predpandemičnimi ravni. Številni vozniki pravijo, da ne želijo ali ne morejo uporabljati alternativ, kot so kolesa ali javni prevoz. Kljub temu so ravni prometa v prometnih konicah še vedno bistveno nižje od predpandemične situacije. Leta 2022 je bilo 20 odstotkov manj prometnih zastojev kot leta 2019, zadnjega celotnega leta pred izbruhom koronavirusa v Nizozemski. »Lepo je videti, da je veliko ljudi nadaljevalo z delom od doma ali pa so na poti izven prometnih konic,« je dejal minister Mark Harbers. »To je nekaj, česar se moramo držati, saj je zunaj prometnih konic čudovito voziti. In vsak avto izven prometnih konic zmanjša prometne zastoje med prometnimi konici.« Število potnikov javnega prevoza se je leta 2022 povečalo za skoraj 30 odstotkov. Po mnenju ministrstva je ta strm porast posledica odpravljanja omejitev zaradi koronavirusa. Leta 2021 je bilo dolgo časovno obdobje 'lockdowna' (zaprtje javnega življenja v času epidemije), ko so morali ljudje delati od doma. V povprečju so ljudje leta 2022 delali od doma 1,1 dni na teden. To je manj kot leta 2021, vendar še vedno več kot pred koronavirusom (NL Times, 2023).

Nizozemska pa je seveda tudi ena izmed držav, ki plačuje ljudem, da kolesarijo na delo. Na Nizozemskem je več koles kot ljudi in ti predstavljajo skoraj polovico vseh poti med domom in delom samo v Amsterdamu. Ni čudno, da se država ponosno imenuje "neprekosljivo najboljša kolesarska država" na svetu. Biti relativno ravninska država nedvomno pomaga spodbujati ljudi, da se usedejo na kolo. Prav tako pomaga razširjeno omrežje kolesarskih poti, ki ločuje kolesa od drugih prometnih sredstev. Toda obstaja še malo znana dodatna spodbuda za Nizozemce, da sedejo na kolo – davčne olajšave. Vsak prevožen kilometer s kolesom lahko zaposlenemu prinese dodatnih 0,22 USD. To deluje na enak način kot v primeru osebe, ki vozi lasten avto v službene namene in zato lahko zahteva fiksno vsoto denarja v zvezi s prepotovano razdaljo. Toda bistvo je, da bi kolesarji lahko zaslužili denar samo s kolesarjenjem na delo in z dela. Nizozemska ni edina država, ki ponuja finančne spodbude, da ljudi spravi iz avtomobilov in jih spodbuja k uporabi pedalne moči namesto fosilnih goriv. V Združenem kraljestvu deluje shema, ki uporablja model najema kolesa z možnostjo lastništva in zaposlenim omogoča, da preko delodajalca dobijo kolesa in opremo po znižani ceni. Delodajalec kupi kolo in ga oddaja zaposlenemu za določeno obdobje – običajno 12 mesecev. Mesečna plačila se odštevajo od bruto dohodka, kar pomeni 32-odstotni prihranek za davčne zavezanke z osnovno stopnjo. Britanskim kolesarjem, ki kolesarijo v službene namene, je na voljo tudi nadomestilo za prevoženo razdaljo, ki znaša približno 0,26 USD. Podobna shema za davčno neobdavčen nakup koles deluje tudi na Nizozemskem, prav tako pa tudi v Belgiji, kjer je na voljo plačilo v višini 0,26 dolarja na kilometer kolesarjenja. V Luksemburgu, ki leži med Francijo, Nemčijo in Belgijo, zaposleni lahko izkoristijo 340 dolarjev davčnega povračila, ki ga lahko uporabijo za nakup kolesa. Medtem pa v Franciji prihaja do sheme povračila stroškov po prevoženi razdalji za kolesarje, ki bo začela veljati naslednje leto. To bo javnim uslužbencem omogočilo neobdavčeno plačilo približno 230 dolarjev na leto – zasebna podjetja bodo to lahko podvojila, če bodo želela. Evropska druga kolesarska

velesila, Danska, trenutno ne ponuja nobenih davčnih spodbud za kolesarje, vendar še vedno uspe prepričati vse več ljudi, da sedejo na kolo vsako leto, vsaj v prestolnici, Kopenhagnu (Fleming, 2019).

Osredotočili smo se tudi na analizo raziskave, ki je preučevala vpliv delovno povezanih dejavnikov na odločitve posameznikov za kolesarjenje na delo ter pogostosti kolesarjenja. Podatki so zajemali rezultate internetne ankete med zaposlenimi in prebivalci v štirih nizozemskih občinah: Delftu, Zwollu, Midden-Delflandu in Pijnacker-Nootdorpu. Analiza je temeljila na pričakovanju, da kolesarjenje ni določeno samo s "trdimi" dejavniki, kot so zgrajeno okolje, razpoložljiva infrastruktura in socio-demografski dejavniki, ampak tudi z odnosi in pričakovanji – tako kolesarjev kot tudi drugih ljudi v njihovi bližini. Rezultati kažejo, da so kolesarski objekti, ki jih ponuja delodajalec, ter odnosi na delovnem mestu ključnega pomena pri odločitvah o načinu prevoza na delo in njegovi pogostosti. Zaposleni, ki so bolj pozitivno naravnani do kolesarjenja na delo, so bolj verjetno kolesarji in kolesarijo pogosteje. Poleg tega je manj verjetno, da bodo kolesarili na delo delodajalci, ki od svojih zaposlenih pričakujejo, da bodo na delo prihajali s svojim avtomobilom. To nakazuje, da lahko delodajalci s spodbujanjem kolesarjenja med zaposlenimi in izboljšanjem odnosov zaposlenih do kolesarjenja na delo spodbudijo več ljudi, da kolesarijo na delo in to počnejo pogosteje. Poleg tega možnosti, da posameznik postane kolesar na delo, povečujejo prisotnost kolesarske infrastrukture znotraj podjetja, kot so prostori za shranjevanje koles in prostori za preoblačenje ter javni prevoz v bližini delovnega mesta. Nasprotno pa prisotnost objektov za druge prevozne načine negativno vpliva na uporabo koles. Ti rezultati ponujajo pomembne uvide za delodajalce in oblikovalce politik, kako spodbujati kolesarjenje med zaposlenimi in s tem prispevati k zmanjšanju obremenitev prometa, izboljšanju zdravja ter trajnostni mobilnosti (Heinen, E., Maat, K. in van Wee, B, 2013).

Pomembno je izpostaviti, da je za doseganje visokega deleža kolesarjenja ključnega pomena kakovostna in ločena kolesarska infrastruktura. Ločene kolesarske poti vzdolž prometno obremenjenih cest in križišč ustvarjajo varnejše pogoje za kolesarje, medtem ko umirjanje prometa v stanovanjskih območjih dodatno spodbuja uporabo koles za krajše dnevne migracije. Ob tem izpostavljata, da so na Nizozemskem, Danskem in v Nemčiji kolesarske poti dopolnjene z obsežno podporno infrastrukturo, kot so številna parkirišča za kolesa ter popolna integracija z javnim prevozom. Na teh območjih so kolesarji deležni celovitega prometnega izobraževanja in usposabljanja, kar vključuje tako kolesarje kot voznike motornih vozil. Poleg tega imajo ključno vlogo promocijski dogodki, ki krepijo javno podporo kolesarjenju in spodbujajo njegovo uporabo kot trajnostni način prevoza. Navedena kombinacija infrastrukturnih, izobraževalnih in promocijskih ukrepov ustvarja okolje, v katerem je kolesarjenje privlačna alternativa motoriziranemu prometu (Pucher in Buehler, 2008).

Dobro zasnovana mesta privabijo ljudi in spodbujajo trajnostno mobilnost. Kolesarske poti so del celovitega urbanističnega načrta, ki ustvarja privlačne javne prostore. Ti spodbujajo kolesarjenje in prispevajo k boljšemu urbanemu življenju, zmanjšanju avtomobilskega prometa in trajnostni mobilnosti (Gehl, 2011).

V nadaljevanju članka prikažemo in opišemo fotografije, ki potrdijo zgornje navedbe o popularnosti uporabe kolesa kot prevoznega sredstva na delo na Nizozemskem.

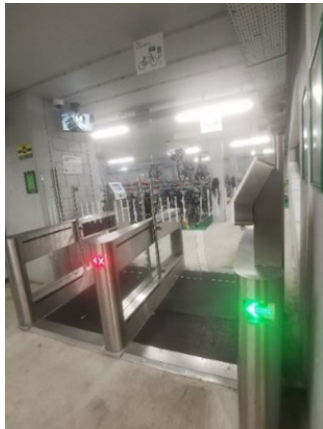
3.2 Podporne fotografije

V okviru projekta CRP2023 V5 – 2331 (Izboljšanje trajnostnega dnevnega prevoza na delo in študij: Primerjalna analiza najboljših praks v EU, načrt za urbana območja in širše v Sloveniji) smo se odpravili tudi na Nizozemsko z namenom izvesti primerjalno analizo mest Nijmegen, Utrecht in Amsterdam, obogateno z vizualno dokumentacijo. Raziskava je temeljila na opazovanju infrastrukture, prevoznih sredstev, uporabe koles ter organizacije parkirišč za kolesa. Najprej smo obiskali Nijmegen, kjer smo skrbno opazovali in dokumentirali urbano infrastrukturo. V nadaljevanju smo se premaknili v Utrecht, kjer smo še podrobneje analizirali prevozno omrežje, število potnikov in njihovo gibanje v mestu. Nazadnje smo obiskali še Amsterdam, kjer smo se osredotočili na organizacijo parkirišč za kolesa in opazovali količino ljudi, ki se je premikala s tem prevoznim sredstvom. Nizozemska se je izkazala kot izjemno razvita glede infrastrukture in trajnostnih načinov prevoza. V vsakem mestu, ki smo ga obiskali, je bilo število kolesarjev izjemno visoko, kar kaže na uspešno promocijo kolesarjenja kot alternativnega prevoznega sredstva. Promet je bil dobro organiziran, kolesarske steze so bile obsežne in dobro označene, kar je spodbujalo njihovo uporabo. Vlaki pa so se prav tako izkazali kot izjemno priljubljeno prevozno sredstvo med mesti, zaradi česar je bila povezanost med mestnimi središči izjemno učinkovita. V zvezi z organizacijo parkirišč za kolesa je Nizozemska nadvse dobro opremljena. V vseh treh mestih, ki smo jih obiskali, smo opazili številna kolesarska stojala na javnih mestih, kar je olajšalo varno parkiranje koles in spodbujalo njihovo uporabo. Med raziskovanjem smo zajeli obsežno slikovno gradivo, ki dopolnjuje in podpira navedene opazke. Fotografije infrastrukture, kolesarskih stez, kolesarjev v gibanju ter parkirišč za kolesa predstavljajo neprecenljiv vir, ki prikazujejo stanje prevoza na delo in z dela na Nizozemskem.

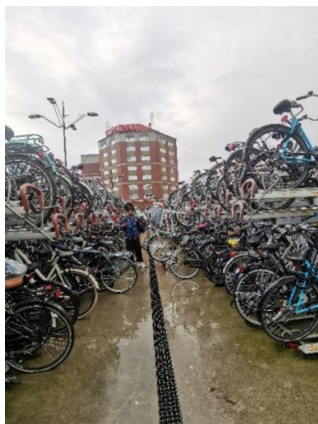
Na Sliki 1 je okrašeno kolo, ki simbolizira priljubljenost, tega enostavnega, a hkrati zelo pomembnega prevoznega sredstva za Nizozemce. Na Sliki 2 je slikan vhod v eno izmed mnogih garažnih hiš za kolesa. Na Sliki 3 je zunanje večetažno parkirišče za kolesa, kar je bilo v opazovanih mestnih središčih zelo razširjeno. Na Sliki 4 je prikazana infrastruktura, ki je namenjena le kolesarjem, kar omogoča njihov varen prevoz s kolesom. Na Sliki 5 vidimo dobro označen prostor za kolesa na vlaku, ki se je izkazal za eno priljubljenih javnih prevoznih sredstev. Dobra povezava kolesarskih površin in javnega prevoza je eden pomembnejših dejavnikov pri izbiri kolesa za prevoz na delo. Na Sliki 6 je garažna hiša za kolesa, ki se nahaja pod študentskim domom.

Slika 1*Okrašeno kolo*

Longar, T. (2024). Projekt CRP2023 V5 – 2331 – Lastni vir. Fakulteta za upravljanje in poslovanje, Univerza v Novem mestu.

Slika 2*Vhod v garažno hišo za kolesa*

Longar, T. (2024). Projekt CRP2023 V5 – 2331 – Lastni vir. Fakulteta za upravljanje in poslovanje, Univerza v Novem mestu.

Slika 3*Zunanje parkirišče za kolesa*

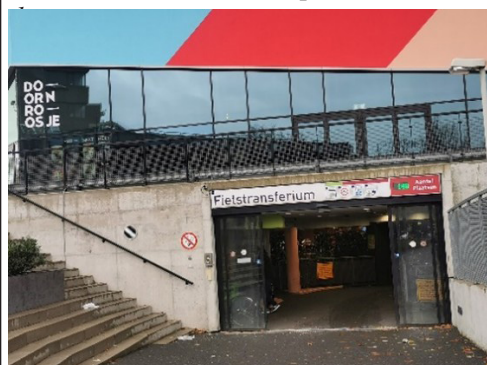
Longar, T. (2024). Projekt CRP2023 V5 – 2331 – Lastni vir. Fakulteta za upravljanje in poslovanje, Univerza v Novem mestu.

Slika 4*Kolesarske površine*

Longar, T. (2024). Projekt CRP2023 V5 – 2331 – Lastni vir. Fakulteta za upravljanje in poslovanje, Univerza v Novem mestu.

Slika 5*Prostor za kolesa na vlaku*

Longar, T. (2024). Projekt CRP2023 V5 – 2331 – Lastni vir; Fakulteta za upravljanje in poslovanje, Univerza v Novem mestu.

Slika 6*Garažna hiša za kolesa pod študentskim*

Longar, T. (2024). Projekt CRP2023 V5 – 2331 – Lastni vir; Fakulteta za upravljanje in poslovanje, Univerza v Novem mestu.

4 Pregled dnevnih migracij zaposlenih na Nizozemskem

Kljub obsežnim študijam na področju trajnostne mobilnosti in kolesarjenja ostaja raziskovalna vrzel v povezavi z vplivom delovno specifičnih dejavnikov na odločitve posameznikov za kolesarjenje v različnih gospodarskih sektorjih in regijah. V ta namen smo se za pridobitev podatkov odločili uporabiti kombinacijo kvalitativnih intervjujev z deležniki (predstavniki kolesarskih organizacij in podjetij). Zastavili smo si spodnje raziskovalno vprašanje:

- RV1: Kako delovno specifični dejavniki in infrastruktura vplivajo na odločitve posameznikov za kolesarjenje na delo na Nizozemskem?

4.1 Metodologija

Za pridobitev vpogleda v ključne vidike dnevnih migracij zaposlenih na Nizozemskem smo izvedli serijo intervjujev s ključnimi deležniki na področju trajnostne mobilnosti. Intervjuji so bili izvedeni preko spletne platforme MS Teams ter so zajemali predstavnike nizozemskega kolesarskega veleposlaništva, ministrstva za infrastrukturo in vodo ter nizozemskega kolesarskega združenja. Vprašanja, ki smo jih zastavili, so razvidna iz slike 8.

Slika 8

Vprašanja za intervju

sustainable daily transportation to work in Slovenia. We would like to point out that we focused on daily bicycle users (i.e., those that commuting to work) and not tourists. Our aim is to carry out a comparative analysis of the best practices in the European Union and to develop plans for urban areas and beyond in our country.

This interview will take up to 45 minutes max. and will be audio recorded to ensure the accuracy of our reflections and inferences. Any information shared will only be used for scientific purposes. Your participation is voluntary and you have the right to withdraw at any point. So, if you are ready, we can start with the first question.

1. How does the Netherlands promote cycling as the primary means of transportation to work?
2. How would you rate the success of the Dutch policy to promote cycling?
3. How would you rate the success of the development of cycling infrastructures as the factors in promoting cycling to work?
4. What practices do you think could be transferred to the other environment (Slovenian) to encourage greater use of cycling as a way of transportation to work?
5. Do you think that the choice of cycling as a way of transportation to work, depends on a large extent on appropriate infrastructure and accessibility, as well as the provision of parking spaces?
6. How do you set up bicycle service points and bicycle tire filling stations in the Netherlands?
7. Do you have any special reliefs available (e.g. tax reliefs, some sort of financing) in the Netherlands for people who choose to cycle to work? If so, could you please give an example.
8. Your question: Please ask yourself a free-form question about cycling practices in the Netherlands and answer it.

Thank you for your cooperation, and as a whole team we wish you successful further work.

Longar, T. (2024). *Projekt CRP2023 V5 – 2331 – Vprašalnik za intervjuje o kolesarskih praksah na Nizozemskem*. FPUV, Univerza v Novem mestu.

4.2 Intervju – Dutch Cycling Embassy

Izvedli smo intervju z osebo iz nizozemskega kolesarskega veleposlaništva, ki je zaposlena na mestu vodje mednarodnih odnosov, in sicer:

- Zaposleni na delovnem mestu vodje mednarodnih odnosov pri Dutch Cycling Embassy

Intervju je potekal prek spletne platforme MS Teams in je trajal od 45 min. Kontakt zaposlenega je pridobila ga. Tanja Longar, ki je raziskovalka v projektu CRP2023 V5 – 2331, ki ima naslov Izboljšanje trajnostnega dnevnega prevoza na delo in študij: Primerjalna analiza najboljših praks v EU, načrt za urbana območja in širše v Sloveniji. Ga. Tanja Longar je sestavila tudi vprašanja za intervju in ga izvedla.

V torek, 30. 1. 2024, smo izvedli intervju z osebo iz nizozemskega kolesarskega veleposlaništva, v katerem smo razpravljali o ključnih vidikih dnevnih migracij zaposlenih na Nizozemskem. Poudarki pogovora zajemajo naslednje točke:

- Spodbujanje kolesarjenja: Nacionalna politika in infrastrukturni ukrepi so osredotočeni na spodbujanje kolesarjenja, vključno z razvojem kolesarskih omrežij, ugodnimi možnostmi parkiranja vozil ter usmerjanjem tranzitnega prometa.
- Uspešnost nizozemske politike za spodbujanje kolesarjenja: Nizozemska se uve-

ljavlja kot vodilna država po kolesarjenju, z visoko stopnjo lastništva koles in obsežno kolesarsko infrastrukturo.

- Vloga kolesarske infrastrukture pri spodbujanju kolesarjenja: Kolesarska infrastruktura je ključna za spodbujanje kolesarjenja na delo, pri čemer je pomembna celovita mreža poti, ki omogočajo varno in udobno kolesarjenje.
- Prenosljive prakse za spodbujanje kolesarjenja v drugih okoljih: Poudarek je na kombiniranju kolesarjenja z javnim prevozom ter vzponu električnih koles, kot podaljševalnika dosega, skupaj z uporabo kolesarskih super avtocest za daljše razdalje.
- Pomembnost mehkih družbenih komponent pri spodbujanju kolesarjenja: Poleg infrastrukture je ključno ozaveščanje, trženje in spodbujanje kolesarjenja kot življenjskega sloga, ki prinaša številne koristi za fizično in duševno zdravje.
- Servisne točke za kolesa in polnilnice pnevmatik: Potrebno je zagotoviti različne storitve za vzdrževanje koles, vključno z vzdrževalnimi postajami na železniških postajah, kolesarskimi trgovinami ter možnostjo najema električnih koles.
- Ugodnosti za kolesarjenje na delovnem mestu: Nacionalna vlada na Nizozemskem ponuja različne finančne olajšave in spodbude za kolesarjenje na delo, kot so povračilo stroškov na kilometer in sheme lizinga koles.
- Različne prakse med delodajalci: Delodajalci se razlikujejo v pristopih k spodbujanju kolesarjenja na delovnem mestu, vključno z zagotavljanjem tušev in drugih objektov za zaključek potovanj ter finančnimi spodbudami za zaposlene.
- Izzivi visoke stopnje lastništva avtomobilov: Kljub uspehom pri spodbujanju kolesarjenja se Nizozemska sooča z izzivi visoke stopnje lastništva avtomobilov, kar zahteva nadaljnje ukrepe za spodbujanje trajnostnih načinov prevoza.

Nizozemska je v preteklosti potrebovala znaten čas, da je postala odličen zgled mesta, ki je prijazno kolesarjem. Ključna v tej evoluciji je bila ustanovitev kolesarske kulture med prebivalci. Država spodbuja kolesarjenje kot primarno prevozno sredstvo s celostnim pristopom, ki zajema politične ukrepe, infrastrukturne spremembe ter politike, ki so osredotočene na varnost v prometu. Pomembna je tudi ustrezna cenovna politika v zvezi s parkiranjem avtomobilov in omejevanjem tranzitnega prometa v mestnih območjih. S 27 % potovanj opravljenih s kolesom je Nizozemska vodilna država na svetu v spodbujanju kolesarjenja. Ključni dejavniki njenega uspeha vključujejo visoko kakovostno kolesarsko infrastrukturo, ki je dostopna vsem slojem prebivalstva. Nacionalna vlada Nizozemske nudi različne ugodnosti in spodbude za kolesarjenje na delo, vključno s povračilom stroškov na kilometer in shemami lizinga koles. Kljub temu pa obstaja še prostor za izboljšave in usklajevanje ugodnosti z drugimi načini prevoza. Možnosti za izboljšave vključujejo boljše promocijske kampanje za kolesarjenje, tesnejše sodelovanje z delodajalci pri zagotavljanju kolesarskih ugodnosti ter nadaljnje širjenje kolesarske infrastrukture, še posebej na območjih z visoko stopnjo lastništva avtomobilov.

4.3 Intervju – Fietserbond

- Izvedli smo intervju z osebo iz nizozemskega kolesarskega združenja, ki je zaposlen na mestu vodje mednarodnih odnosov, in sicer:
- Zaposleni na delovnem mestu vodje mednarodnih odnosov pri Fietserbond
- Intervju je potekal prek spletne platforme MS Teams, in je trajal od 45 min (14.30–15.15). Kontakt zaposlenega, nam je posredoval intervjuvanec, s katerim smo v januarju opravili intervju. Intervju je opravila ga. Tanja Longar, ki je raziskovalka na projektu CRP2023 V5 – 2331, ki ima naslov Izboljšanje trajnostnega dnevnega prevoza na delo in študij: Primerjalna analiza najboljših praks v EU, načrt za urbana območja in širše v Sloveniji. Ga. Tanja Longar je sestavila tudi vprašanja za intervju.
- V četrtek, 7. 3. 2024, ko smo imeli intervju z osebo iz nizozemskega kolesarskega združenja, se je izpostavilo nekaj ključnih iztočnic pogovora, ki so:
- Nizozemska je že dolgo spodbujala kolesarjenje kot primarno obliko prevoza na delo, s poudarkom na lokalni, deželni in nacionalni ravni. Kolesarjenje ostaja ena najpogostejših oblik prevoza, s približno četrtino poti na delo, kar sega vse do petdesetih in šestdesetih let prejšnjega stoletja.
- Kljub nekaterim izzivom, kot so oddaljenost šol in bolnišnic od krajev bivanja, je Nizozemska dosegla pomemben uspeh pri spodbujanju kolesarjenja, kar se odraža v visokem deležu kolesarjenja, zlasti na kratkih razdaljah do 7,5 kilometra.
- Razvoj ločenih kolesarskih poti in infrastrukture je ključni dejavnik za spodbujanje kolesarjenja na delo. Na Nizozemskem je bilo zgrajenih več kot 37.000 kilometrov ločenih kolesarskih poti, kar je pripomoglo k varnosti in privlačnosti kolesarjenja kot načina prevoza.
- Gradnja varne in celovite kolesarske infrastrukture ter razvoj kombiniranih načinov prevoza, kot je kolesarjenje v kombinaciji z javnim prevozom, so ključni za spodbujanje kolesarjenja v drugih okoljih.
- Poleg ustrezne infrastrukture so pomembna tudi parkirna mesta za kolesa, dostopnost ter zagotavljanje dodatnih storitev, kot so tuši, prostori za preoblačenje in ustrezne oznake na cestah.
- Pomembno je imeti na voljo servisne točke in opremo za popravilo koles ter zagotoviti, da so na pravilnih mestih za uporabnike. Razvoj kolesarske kulture zahteva tudi razmislek o recikliranju in drugih trajnostnih praksah.
- Nekatere posebne olajšave, kot so finančne olajšave ali nadomestila za potne stroške, so na voljo tudi za kolesarje na delo, kar spodbuja delodajalce k podpori kolesarjenja med zaposlenimi.
- Kljub že doseženemu uspehu obstaja še velik potencial za rast kolesarjenja na Nizozemskem, še posebej z vidika zmanjševanja odvisnosti od avtomobilskega prometa. Pomembno je, da se politično vodstvo osredotoči na razvoj trajnostnih načinov prevoza ter spodbuja kombinirano uporabo kolesarjenja in javnega pre-

voza. Torej Nizozemska je vzorčen primer države, ki je uspešno spodbudila kolesarjenje na delo s svojo dolgoletno zgodovino visoke ravni kolesarjenja in nenehnim razvojem infrastrukture. Ključne ugotovitve iz pogovora kažejo, da je ločena kolesarska infrastruktura odločilni dejavnik za uspešno spodbujanje kolesarjenja, skupaj z ugodnostmi za delodajalce in zaposlene ter dostopnimi parkirnimi mesti za kolesa. Poleg tega je pomembno poudariti kombiniran pristop k mobilnosti, ki vključuje integracijo kolesarjenja z drugimi trajnostnimi načini prevoza, kot je javni prevoz.

- Za nadaljnje izboljšave je ključno nadaljevati z razvojem kolesarske infrastrukture na celovit način, ob upoštevanju načel varnosti, neposrednosti, privlačnosti in doslednosti. Poleg tega bi bilo koristno zagotoviti dodatne storitve, kot so servisne točke in polnilnice gum, ter razširiti ugodnosti za kolesarje, vključno z davčnimi olajšavami in subvencijami za nakup ali najem koles. Pomembno je tudi ozaveščanje o koristih kolesarjenja in spodbujanje trajnostnih praks v prometu. S temi ukrepi lahko Nizozemska ohrani svoj vodilni položaj v spodbujanju kolesarjenja na delo ter prispeva k zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti zraka in splošnemu blagostanju državljanov. Hkrati pa lahko služi kot zgled drugim državam, ki želijo razviti bolj trajnostne in zdrave načine mobilnosti v svojih skupnostih.

4.4 Rezultati

V spodnji Tabeli 1 so združene ugotovitve dveh ključnih intervjujev, izvedenih z vodilnima deležnikoma na področju trajnostne mobilnosti na Nizozemskem: Dutch Cycling Embassy in Fietserbond. Namen je prikazati primerjavo njunih pogledov na razvoj kolesarjenja, prepoznavanje izzivov in opredelitev prihodnjih smernic.

Tabela 1

Primerjalna tabela med intervjujema

Vidik	Dutch Cycling Embassy	Fietserbond
Fokus	Nacionalne politike in infrastruktura	Zgodovinski razvoj in lokalna infrastruktura
Izpostavljeni izzivi	Lastništvo avtomobilov, varnost	Oddaljenost objektov, integracija z javnim prevozom
Ključne pobude	Električna kolesa, hitre kolesarske povezave ali kolesarske avtoceste	Ločene poti, servisne točke za kolesa
Perspektiva za prihodnost	Večja integracija z javnim prevozom	Širitev kolesarskih storitev in ugodnosti

Longar, T. (2024). Projekt CRP2023 V5 – 2331 – Lastni vir. FPUV, Univerza v Novem mestu.

Na podlagi opravljenih intervjujev lahko odgovorimo na zastavljeno raziskovalno vprašanje: Kako delovno specifični dejavniki in infrastruktura vplivajo na odločitve posameznikov za kolesarjenje na delo na Nizozemskem? Delovno specifični dejavniki, kot so dostopnost kolesarskih objektov, finančne spodbude ter kultura podjetja, so ključni za odločitve o kolesarjenju na delo. Intervjuji in podatki kažejo, da prisotnost kolesarske infrastrukture ter pozitivni odnosi na delovnem mestu povečujejo pogo-

stost kolesarjenja. Prav tako kombinacija kolesarjenja z javnim prevozom omogoča premagovanje daljših razdalj, kar še dodatno spodbuja uporabo koles.

4.5 Razprava

Ugotovitve naše raziskave potrjujejo, da je odločitev za kolesarjenje na delo na Nizozemskem rezultat prepleta infrastrukture, delovno-specifičnih dejavnikov in širših družbeno-kulturnih vplivov. Sodobna literatura zadnjega desetletja ponuja pomemben kontekst, ki potrjuje ali dopolnjuje naše izsledke.

Gössling (2020) poudarja nujnost prerazporeditve cestnega prostora, kar se odraža tudi v nizozemskem primeru, kjer je infrastruktura kolesarjem močno prilagojena. Aldred in Jungnickel (2014) opozarjata na pomen kulturnih dejavnikov pri sprejemanju kolesarjenja kot vsakdanje prakse, kar se sklada z ugotovitvijo, da je kolesarjenje na Nizozemskem globoko ukoreninjeno v nacionalni habitus (Kuipers, 2013).

Nikitas (2021) izpostavlja, da so krizna obdobja, kot je pandemija COVID-19, lahko prelomne točke za prehod v bolj trajnostne oblike mobilnosti. Študije iz ZDA (Piatkowski in Marshall, 2021) pa dokazujejo, da lahko kombinacija infrastrukture in podpore delodajalcev znatno poveča delež kolesarjev. To potrjuje naše ugotovitve o vlogi delovnega okolja in finančnih spodbud.

Fyhri in Heinen (2015) analizirata psihološke dejavnike kolesarjenja in zaključujeta, da so osebne preference in družbene norme ključne, kar se sklada z ugotovitvami naših intervjujev. Petrokofsky in Davis (2016) pa podpirata tezo, da celostne intervencije, ki združujejo infrastrukturo in promocijo, prinašajo največje rezultate.

V evropskem kontekstu Anciaes in Jones (2020) opozarjata na povezavo med prometnim načrtovanjem in kakovostjo življenja, kar pomembno dopolnjuje argumente o vplivu kolesarjenja na javno zdravje. Fishman in Cherry (2016) ter Bourne idr. (2018) poudarjajo pomen električnih koles in zdravstvenih koristi kolesarjenja, ki dodatno utrjujejo njegov potencial kot trajnostne in zdrave oblike prevoza.

Te ugotovitve potrjujejo, da nizozemski model ni le rezultat naklonjene geografije ali zgodovinskih dejavnikov, temveč predvsem sistematičnih politik, kulturne podpore in nenehnega vlaganja v kakovostno infrastrukturo. Slovenija lahko ob ustrezni prilagoditvi teh pristopov razvije lasten model trajnostne mobilnosti, ki bo temeljil na dobrih praksah in domačem kontekstu.

5 Sklep

Poudarili smo pomembnost kolesarjenja kot trajnostnega, zdravega in učinkovitega načina prevoza na Nizozemskem. Nizozemska že desetletja velja za pionirko v spodbujanju kolesarjenja, kar je omogočilo razvoj kolesarske kulture in visoko stopnjo kolesarske infrastrukture po vsej državi. Raziskava, izvedena s pomočjo intervjujev s ključnimi deležniki ter primerjalno analizo s slikami kolesarske infrastrukture, je razkrila ključne dejavnike, ki so prispevali k uspehu nizozemskega modela trajnostne

mobilnosti. Med temi dejavniki so visoka kakovost kolesarske infrastrukture, spodbudne politike, ugodnosti za kolesarjenje na delo in aktivno vključevanje državljanov v kolesarsko kulturo. Poleg tega so izsledki raziskave pokazali, da obstaja še velik potencial za rast kolesarjenja na Nizozemskem, še posebej v zmanjševanju odvisnosti od avtomobilskega prometa. Za nadaljnje izboljšave je ključno nadaljevati z razvojem kolesarske infrastrukture, zagotoviti dodatne storitve in ugodnosti za kolesarje ter spodbujati ozaveščanje o koristih kolesarjenja.

Nizozemska lahko s svojim pristopom in izkušnjami služi kot zgled drugim državam pri razvoju trajnostnih in zdravih načinov mobilnosti. Z nadaljnjimi ukrepi lahko prispeva k zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti zraka ter splošnemu blagostanju državljanov, hkrati pa lahko pomaga oblikovati bolj trajnostne in zdrave skupnosti po vsem svetu.

Longar Urška, Longar Tanja

An overview of the daily migration of employees in the Netherlands: cycling to work

Countries worldwide face challenges related to sustainable mobility, aiming to reduce traffic congestion, improve air quality, and promote healthier lifestyles. As urbanization continues to rise, these issues become increasingly pressing, demanding innovative and effective solutions. Cycling infrastructure often emerges as a key solution, offering a simple, eco-friendly, and health-conscious transportation method. Among the global leaders in this effort, the Netherlands stands out as a pioneer in promoting cycling as a primary means of commuting. This article delves into the dynamics and success of the Dutch sustainable mobility model, focusing on the role of cycling in daily commutes to work.

The Netherlands presents a model of sustainable mobility not just with its infrastructure but also with integrated policies and active citizen participation. This holistic approach combines advanced urban planning, national policies, and societal efforts to normalize and encourage cycling. The Dutch model demonstrates how cycling can become a mainstream commuting option, offering valuable lessons for other nations. It is a shining example of how the interplay between government initiatives and community involvement can result in widespread adoption of sustainable practices. This article explores how the Dutch example can inspire policies in other countries, fostering healthier, more sustainable communities and paving the way for future mobility solutions. Cycling to work has become an increasingly popular alternative to traditional modes of transportation, such as cars or public transit, as part of a broader societal shift toward sustainable and healthy lifestyles. This transformation reflects changing priorities in urban mobility, with cities aiming to reduce their environmental footprint and promote active living. As a flexible, human-powered means of transport-

tation, the bicycle offers numerous benefits for individuals and the environment. It is inexpensive, requires minimal infrastructure compared to motor vehicles, and significantly reduces the carbon footprint of daily commutes. The concept of cycling has evolved significantly over time, originating in the early 19th century and becoming an indispensable mode of transport in many parts of the world. Over decades, cycling has transitioned from a simple recreational activity to a cornerstone of sustainable transportation systems.

In terms of daily commutes, cycling provides financial savings, reduces environmental impacts, and promotes physical fitness. Compared to motorized vehicles, cycling is more environmentally friendly, emitting no greenhouse gases and encouraging physical activity. The health benefits alone make it an attractive option, as cycling improves cardiovascular health, muscle strength, and overall physical endurance. Furthermore, cycling contributes to mental well-being, offering a stress-relieving activity that can be integrated into daily routines. However, despite these benefits, challenges remain, such as adverse weather conditions, safety concerns, and limited infrastructure in certain areas. These obstacles highlight the need for comprehensive strategies to make cycling a viable choice for a broader population. The Netherlands exemplifies a nation that has embraced cycling for commuting through comprehensive infrastructure and supportive policies. National initiatives, such as separate cycling paths, well-connected public transit systems, and financial incentives, have made cycling an attractive and feasible option. The Dutch government has also implemented measures to integrate cycling with other modes of transportation, such as trains, by providing designated bicycle parking facilities and spaces for bicycles on public transport. Furthermore, the country's geography, culture, and long-standing cycling tradition have contributed to its success in making cycling a preferred commuting choice. Flat terrain, compact cities, and a strong cycling culture rooted in tradition have helped embed cycling into the Dutch way of life.

Statistical evidence highlights the prominence of cycling in the Netherlands. In 2022, cycling accounted for a significant proportion of work-related commutes, with a marked increase compared to previous years. A national survey revealed that nearly 40% of trips up to 7.5 kilometres were made by bicycle, reflecting the practicality and health benefits associated with this mode of transport. This statistic underscores how a combination of infrastructure and cultural factors can influence commuting behaviour. Employers play a vital role in encouraging cycling by offering incentives such as secure parking facilities, showers, and financial reimbursements for commuting distances. While the popularity of cycling continues to grow, cars remain a dominant choice for longer commutes, emphasizing the need for further policy measures to promote cycling as a viable alternative for all distances.

The Netherlands is not alone in implementing policies to incentivize cycling; other countries have adopted similar measures, such as tax breaks and employer-sponsored bike leasing programs. However, the Netherlands' approach is distinguished by its extensive and well-maintained cycling infrastructure, cultural acceptance, and comprehensive policy framework. Programs such as financial reimbursements for cycling

commutes have further encouraged the adoption of bicycles for work-related travel, demonstrating the economic and environmental benefits of cycling-friendly policies. Additionally, the role of local governments in fostering partnerships with employers and communities has been pivotal in sustaining cycling's popularity and ensuring its accessibility.

To understand the factors influencing cycling for commuting, a study was conducted involving interviews with key stakeholders in the Netherlands. These interviews revealed that cycling infrastructure, such as segregated bike paths and convenient parking facilities, significantly impacts individuals' decisions to cycle. The physical environment, including the availability of safe and well-maintained routes, was identified as a critical determinant. Social factors, such as workplace culture and peer behaviour, also play a role in shaping commuting preferences. Employers who actively promote cycling by providing supportive infrastructure and incentives are more likely to see increased participation among their employees. The integration of cycling with public transport further enhances its appeal, particularly for longer commutes that require multimodal solutions.

The Dutch experience underscores the importance of a holistic approach to promoting cycling. Beyond physical infrastructure, public awareness campaigns, community engagement, and education initiatives are critical in fostering a culture of cycling. Events that celebrate cycling, coupled with targeted marketing efforts, contribute to its normalization as a primary mode of transport. Additionally, the development of "cycling superhighways" and the adoption of electric bicycles have extended the range and convenience of cycling for commuters, making it accessible to a broader demographic. The rising popularity of e-bikes, for instance, has helped bridge the gap for those facing physical or distance-related barriers to traditional cycling. While the Netherlands has achieved remarkable success in promoting cycling, challenges remain, particularly in reducing dependency on cars and addressing safety concerns. Efforts to expand and improve cycling infrastructure, such as adding more secure parking spaces and creating safer intersections, are ongoing. Financial incentives and tax policies continue to play a crucial role in encouraging individuals to choose cycling over other modes of transport. For instance, policies that reward commuters for choosing bicycles over cars have proven effective in maintaining cycling's prominence. The Netherlands' experience offers valuable insights into the potential of cycling as a sustainable commuting solution, demonstrating how a combination of supportive policies, robust infrastructure, and cultural acceptance can lead to widespread adoption. The lessons from the Netherlands have significant implications for other countries seeking to develop sustainable transportation systems. Adopting best practices, such as integrating cycling with public transit and investing in dedicated infrastructure, can help create more sustainable, health-conscious, and efficient urban mobility solutions. Collaborative efforts between governments, businesses, and communities are essential to achieving a shift toward cycling-friendly environments. The Dutch model highlights the importance of such partnerships, showing that a unified approach can lead to transformative results.

In conclusion, the Netherlands serves as a model for promoting cycling as a sustainable, healthy, and efficient mode of commuting. Through its integrated approach, encompassing infrastructure development, policy incentives, and cultural support, the country has successfully established cycling as a mainstream transportation option. The insights gained from the Dutch experience offer a roadmap for other nations striving to reduce traffic congestion, improve air quality, and enhance public health through sustainable mobility initiatives. By prioritizing cycling in urban planning and policy-making, countries worldwide can create more liveable and environmentally friendly communities. The Netherlands' approach to sustainable mobility is not only an achievement in itself but also a testament to the possibilities of concerted, forward-thinking urban planning efforts. This vision serves as a beacon of hope for a greener, healthier, and more connected future.

In summary, the Netherlands provides a comprehensive and inspiring example of how cycling can be integrated into daily commuting as a sustainable, efficient, and health-promoting solution. Its success is rooted in a holistic approach combining extensive infrastructure, supportive policies, and cultural acceptance. By addressing challenges such as safety, accessibility, and integration with other modes of transport, the Dutch model demonstrates the transformative potential of cycling. As urban centres worldwide face increasing pressures from congestion and environmental concerns, adopting similar strategies could pave the way for healthier, more sustainable communities. The Dutch experience serves as a roadmap for global efforts to prioritize cycling in achieving sustainable mobility.

LITERATURA

1. Aldred, R. in Jungnickel, K. (2014). Why culture matters for transport policy: The case of cycling in the UK. *Journal of Transport Geography*, 34, 78–87. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.11.004>
2. Ancaes, P. R. in Jones, P. (2020). Transport policy for liveability – Valuing the impacts on movement, place and society. *Transport Policy*, 97, 283–293. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.11.009>
3. Bourne, J. E., Sauchelli, S., Perry, R., Page, A., Leary, S., England, C. in Cooper, A. R. (2018). Health benefits of electrically-assisted cycling: A systematic review. *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity*, 15(1), 116. <https://doi.org/10.1186/s12966-018-0751-8>
4. Fishman, E. in Cherry, C. (2016). E-bikes in the mainstream: Reviewing a decade of research. *Transport Reviews*, 36(1), 72–91. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1069907>
5. Fishman, E., Washington, S. in Haworth, N. (2012). Barriers and facilitators to public bicycle scheme use: A qualitative approach. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 15(6), 686–698. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2012.08.002>
6. Fyhri, A., Heinen, E., Fearnley, N. in Sundfjord, H. B. (2017). A push to cycling—exploring the e-bike's role in overcoming barriers to bicycle use with a survey and an intervention study. *International Journal of Sustainable Transportation*, 11(9), 681–695. <https://doi.org/10.1080/15568318.2017.1302526>
7. Gehl, J. (2011). *Life between buildings: Using public space*. Island Press.
8. Gössling, S. (2020). Why cities need to take road space from cars – and how this could be done. *Journal of Urban Design*, 25(4), 443–448. <https://doi.org/10.1080/13574809.2020.1727318>
9. Handy, S., Van Wee, B. in Kroesen, M. (2014). Promoting cycling for transport: Research needs and challenges. *Transport Reviews*, 34(1), 4–24. <https://doi.org/10.1080/01441647.2013.860204>

10. Heinen, E., Maat, K. in van Wee, B. (2013). The effect of work-related factors on the bicycle commute mode choice in the Netherlands. *Transportation*, 40(1), 23–43. <https://doi.org/10.1007/s11116-012-9399-4>
11. Kuipers, G. (2013). The rise and decline of national habitus: Dutch cycling culture and the shaping of national similarity. *European Journal of Social Theory*, 16(1), 17–35. <https://doi.org/10.1177/1368431012437482>
12. Longar, T. (2024a). Projekt CRP2023 V5 – 2331 – Lastni vir. Fakulteta za upravljanje in poslovanje, Univerza v Novem mestu.
13. Longar, T. (2024b). Projekt CRP2023 V5 – 2331 – Vprašalnik za intervjuje o kolesarskih praksah na Nizozemskem. Fakulteta za upravljanje in poslovanje, Univerza v Novem mestu.
14. Nikitas, A. (2021). Cycling in the era of COVID-19: Lessons learnt and best practice policy recommendations for a more bike-centric future. *Sustainability*, 13(9), 4620. <https://doi.org/10.3390/sul13094620>
15. NL Times. (n.d.). Netherlands residents increasingly biking to work. NL Times. <https://nltimes.nl/2023/03/08/netherlands-residents-increasingly-biking-work>
16. Petrokofsky, C. (2017, 8. marec). Working together to promote active travel [Konferenčna predstavitev]. SMNA Final Conference, London, Združeno kraljestvo. https://www.ucl.ac.uk/epidemiology-health-care/sites/epidemiology-health-care/files/smna_final_conference_carl_petrokofsky.pdf
17. Piatkowski, D. (2021). Bike-friendly infrastructure makes cities better for us all. *The Progressive Magazine*. <https://progressive.org/op-eds/bike-friendly-infrastructure-makes-cities-better-for-us-all-piatkowski-20240521/>
18. Pucher, J. in Buehler, R. (2008). Making cycling irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark, and Germany. *Transport Reviews*, 28(4), 495–528. <https://doi.org/10.1080/01441640701806612>
19. Rehook. (n.d.). Bicycle definition and meaning. Rehook. <https://rehook.bike/blogs/saddle-slang-the-dictionary-of-cycling-lingo/bicycle>
20. Rérat, P. (2019). Cycling to work: Meanings and experiences of a sustainable practice. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 123, 91–104. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.10.017>
21. World Economic Forum. (n.d.). The Netherlands is paying people to cycle to work. World Economic Forum. <https://www.weforum.org/agenda/2019/02/the-netherlands-is-giving-tax-breaks-to-cycling-commuters-and-they-re-not-the-only-ones/n>

Urška Longar, doktorska študentka na Fakulteti za poslovne in upravne vede Univerze v Novem mestu
E-mail: urska.longar98@gmail.com

Tanja Longar, magistrska študentka na Fakulteti za ekonomijo in informatiko Univerze v Novem mestu
E-mail: longar365@gmail.com