



## **Análisis comparado Políticas Públicas de incentivo al uso de la bicicleta. Chile y Holanda**

El uso de la bicicleta en Holanda corresponde a un proceso de larga data, cuyo resultado es la masiva y universal utilización actual de este medio de transporte, lo que representa más del 26% de todos los viajes realizados en dicho país.

La explicación de este logro es el resultado de una combinación de factores relacionados con las características del territorio (como distancias y geografía), así como a otros factores vinculados al modelo de desarrollo que ha tenido el país como el tipo de ciudades muy densas y concentradas; el equipamiento existente con estacionamientos para bicicletas y bicicletas públicas; la infraestructura vial con vías compartidas y en otros casos ciclovías; las políticas de seguridad vial; políticas para evitar el robo; inclusión de la bicicleta en la estrategia de transporte; como principales características.

La promoción de la bicicleta no se ha constituido en un fin en sí mismo, sino que ha sido la respuesta combinada en distintos ámbitos de políticas públicas, en donde la bicicleta ha sido considerada una variable relevante para la toma de decisiones y la implementación de proyectos que la consideran.

La bicicleta es utilizado en Holanda para todos los tipos de destinos y por todos los segmentos de la población, tanto etarios como de recursos económicos. Esta universalidad que se destaca, no ha estado exenta de dificultades y entre los factores que han incidido para superarlos, esta la capacidad instalada para que cada localidad pueda estudiar y adoptar soluciones ajustadas a sus características particulares, las que son implementadas por los gobiernos locales, con apoyo de recursos regionales o centrales según su envergadura.

En contrapartida, la situación en Chile es bastante precaria, y sí bien es posible encontrar iniciativas y programas de difusión de las bicicletas o de infraestructura requerida, estas no constituyen una estructura nacional.

### **Tabla de contenidos**

Antecedentes.....	1
Políticas públicas comparadas.....	2
Caso de Ámsterdam.....	4
Anexos.....	6

### **Antecedentes.**

El uso de la bicicleta en Holanda está ampliamente difundido y son el país que tiene más bicicletas por número de habitantes, alcanzando una media de 1,11 bicicletas por habitante.

La alta presencia de este medio de transporte se explica por los siguientes aspectos esenciales:

- a. Las características físicas que tiene el país y el modelo de planificación urbana que han promovido he implementado. Se señala que el 70% de los desplazamientos necesarios son inferiores a 7,5 Km.
- b. La consideración de la bicicleta como un medio de transporte adecuado a las características de los viajes del país, con una larga historia de desarrollo.
- c. La incorporación de la bicicleta, en las políticas públicas de transporte y en la planificación urbana, como uno más de los medios de transporte disponibles. Actualmente la bicicleta representa el 26% en el reparto modal de los medios de transporte disponibles.
- d. La existencia de una legislación de seguridad vial que ha sido capaz de disminuir la severidad de los accidentes de los ciclistas, además de una población que de manera mayoritaria usa indistintamente la bicicleta y el automóvil, para distintos usos y en los distintos grupos de edad. Se ha aplicado la lógica establecidas en los estudios que señala que: A mayor uso de bicicleta, mayor seguridad para los ciclistas.
- e. La existencia de una red vial adecuada para el uso compartido de distintos medios de transporte y/ciclovías, según la disponibilidad de espacio en las áreas urbanas, además de otras infraestructuras necesarias como estacionamientos, estacionamientos para intercambio modal, bicicletas públicas entre otras alternativas.
- f. Políticas públicas de resguardo como por ejemplo, desde los años noventa se ha implementado medidas para evitar el hurto de bicicletas, aunque aun sus resultados están en proceso de consolidación. Desde el 2009 existe un Registro Nacional de Bicicletas Robadas, de carácter público que contiene información del número de marco o de chip en los casos que lo poseen, además se han implementado medidas para facilitar la devolución de ellas, así como un código de conducta entre los compradores de bicicletas para localizarlas.

Para la elaboración de esta revisión se utilizó como referencia principal el documento “La bicicleta en Países Bajos2009”<sup>1</sup> elaborado por el Ministerio de transporte, obras públicas y gestión de recursos hídricos para la difusión de la experiencia holandesa en este ámbito.

### Políticas públicas comparadas

Se revisan los alcances de las políticas sobre bicicletas disponibles en Chile y Holanda.

Tabla N° 1: Situación de las políticas públicas relacionadas con la bicicleta en Holanda y Chile.

	Holanda	Chile
<b>Objetivos</b>	El uso de la bicicleta no es un fin en sí mismo, sino que se incorpora en el marco de las políticas de desarrollo urbano, sostenibilidad, transporte y movilidad del país. Bajo este marco luego los gobiernos locales han desarrollados objetivos específicos asociados a las necesidades de su localidad.	No fue posible acceder a una política pública específica para las bicicletas, ni tampoco se las considera en el marco global de otras políticas públicas relacionadas. Existen iniciativas en la región metropolitana para aumentar la red de ciclovías y de estacionamientos disponibles, así como iniciativas

<sup>1</sup> Disponible en <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Labiciquetaenpaisbajos2009.pdf> (Julio 2014)

	<b>Holanda</b>	<b>Chile</b>
		municipales, como Santiago y Providencia, para implementar sistemas de bicicletas municipales, como ejemplos a destacar.
<b>Institucionalidad</b>	<p>Como política general corresponden a políticas descentralizadas, en donde el gobierno central aborda:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La delimitación de ámbitos de actuación para las administraciones locales;</li> <li>• La defensa de los intereses relativos a cuestiones que sólo puedan regularse a nivel nacional;</li> <li>• El financiamiento de las políticas locales;</li> <li>• El apoyo a las políticas locales con el desarrollo y la difusión de conocimientos.</li> </ul> <p>Por otra parte los gobiernos locales asumen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Disposiciones a favor de los ciclistas. (Infraestructura, estacionamientos, ciclovías) En algunos municipios son políticas específicas, en otros integradas en otras medidas de tráfico u ordenación territorial.</li> </ul>	Principalmente autoridades regionales, principalmente Intendencia Metropolitana de Santiago y algunos municipios.
<b>Financiamiento</b>	<p>La mayoría de los municipios cuenta con partidas presupuestarias específicas. También existen fuentes de financiamiento externo.</p> <p>La infraestructura para la bicicleta es frecuentemente incorporada en proyectos de mayor envergadura y de financiamiento del gobierno central.</p> <p>También existen subvenciones gestionadas por las provincias o regiones urbanas (19 administraciones intermedias)</p> <p>Para las infraestructuras en zonas industriales se aplican exigencias específicas y se utilizan fondos europeos relacionados con el transporte en bicicletas.</p> <p>De experiencias específicas se puede señalar que en algunos municipios los estacionamientos para bicicletas se financian en el marco de los estacionamientos vehiculares, y también mediante financiamientos conjuntos públicos-privados.</p> <p>Ver Anexo Figura N°1.</p>	<p>Se encuentra dos fuentes de financiamiento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Recursos sectoriales a través de proyectos concursables.</li> <li>• Recursos municipales.</li> </ul>
<b>Marco regulatorio</b>	No existe un marco regulatorio único, y	No existe un marco regulatorio

	<b>Holanda</b>	<b>Chile</b>
	<p>es posible distinguir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un marco nacional con una política pública para el uso de las bicicletas.</li> <li>• Leyes de tránsito y seguridad vial que incluyen a las bicicletas como un tipo de transporte.</li> <li>• Normas de planificación urbana que incluyen a las bicicletas y sus necesidades entre los estándares exigibles.</li> </ul>	<p>especifico y, en general, la bicicleta y sus requerimientos, no se consideran como estándares obligatorios en la planificación urbana, en el equipamiento urbano, ni en la seguridad vial.</p>
<b>Incidencia impacto</b>	<p><b>e</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La bicicleta representa el 26% de los traslados en Holanda y el 35% cuando las distancias son inferiores a 7,5 km. (Ver figura 2)</li> <li>• La bicicleta está presente en todas las tipos de viajes, siendo de un 11% con destino como visita de negocios a un 50% cuando el destino son clases (Ver figura N° 3).</li> <li>• Han logrado revertir la severidad de los accidentes de los ciclistas (Ver figura N° 4)</li> <li>• Han logrado disminuir el número de robos de bicicletas.</li> <li>• Han logrado compatibilizar el uso de la bicicleta con otros medios de transporte.</li> </ul>	<p>Respeto de la participación de la bicicleta para movilizarse, las cifras disponibles en SECTRA<sup>2</sup>, (2006) dan cuenta que la mayor proporción se alcanza en las ciudades de Curicó con un 12% de los viajes (sin indicación de distancia), seguido de Talca y Chillan con un 8%. En el Gran Santiago la cifra alcanza un 2,9%.</p>

Elaboración propia

### Caso de Ámsterdam.

Una de las ciudades holandesas con mayor utilización de la bicicleta, y con una estrategia para abordar su utilización y la solución de los temas críticos.

Tabla N° 2: Caso de Ámsterdam

<b>Ámbito</b>	<b>Medidas</b>
<b>Estrategias</b>	<p>Ejemplo de los instrumentos contemplados en Ámsterdam (744.000 habitantes) como parte de la Política 2006-2015:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora en las condiciones de accesibilidad e infraestructura para bicicletas a empresas y otras dependencias, por ejemplo estacionamientos, uso combinado con otros medios de transporte.</li> <li>• Mejor infraestructura urbana para el uso de la bicicleta, especialmente en trayectos cortos.</li> <li>• Aumento de la seguridad ciudadana y de tránsito.</li> </ul>

<sup>2</sup> Disponible en [http://www.sectra.gob.cl/Indicadores\\_de\\_Movilidad/indicadores/viajes\\_modos.html](http://www.sectra.gob.cl/Indicadores_de_Movilidad/indicadores/viajes_modos.html) (Julio 2014)

Ámbito	Medidas
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejores condiciones de calidad de vida.</li> <li>• Reducción del robo de bicicletas.</li> </ul>
<b>Programas</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Creación de más y mejores instalaciones de aparcamiento para bicicletas.</li> <li>2. Construcción de los tres principales enlaces que faltan en la red ciclista "Hoofdnet Fiets".</li> <li>3. Reforzamiento de los enlaces más débiles de la red ciclista "Hoofdnet Fiets".</li> <li>4. Administración y mantenimiento adecuado de la red ciclista "Hoofdnet Fiets".</li> <li>5. Rigurosa persecución del robo de bicicleta.</li> <li>6. Promoción de la seguridad vial entre los ciclistas.</li> <li>7. Incorporación de nuevas personas al uso de la bicicleta.</li> <li>8. Seguimiento de la evolución del uso de la bicicleta.</li> </ol>
<b>Presupuesto</b>	<p>Las mejoras de la red "Hoofdnet Fiets" costarán aproximadamente 43 millones de euros en cuatro años (2007-2010). Los tres proyectos más costosos correspondientes a los enlaces ascienden a 24 millones más.</p>
<b>Financiamiento</b>	<p>Procederá principalmente de subsidios regionales, contribuciones de sectores urbanos, el Fondo de Movilidad municipal y el propio presupuesto de la ciudad. El gasto total asumido en la política sobre el uso de bicicletas en Ámsterdam, incluidos los gastos de organización, será de casi 70 millones de euros en el periodo 2007 -2010, excluyendo proyectos específicos de seguridad vial.</p>

Elaboración Propia.

## Anexos

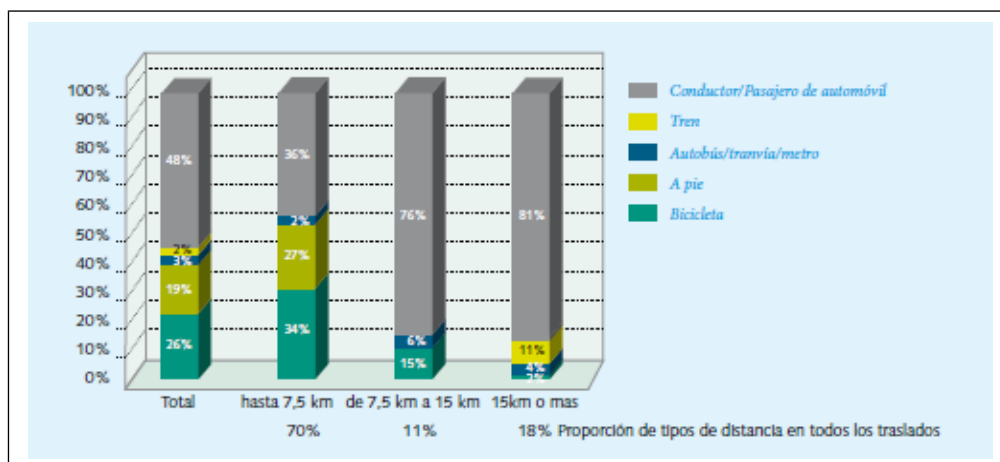
Figura N°1: Ejemplo de algunos presupuestos municipales para la circulación de bicicletas.

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

Fuente: La bicicleta en los Países Bajos 2009<sup>3</sup>.

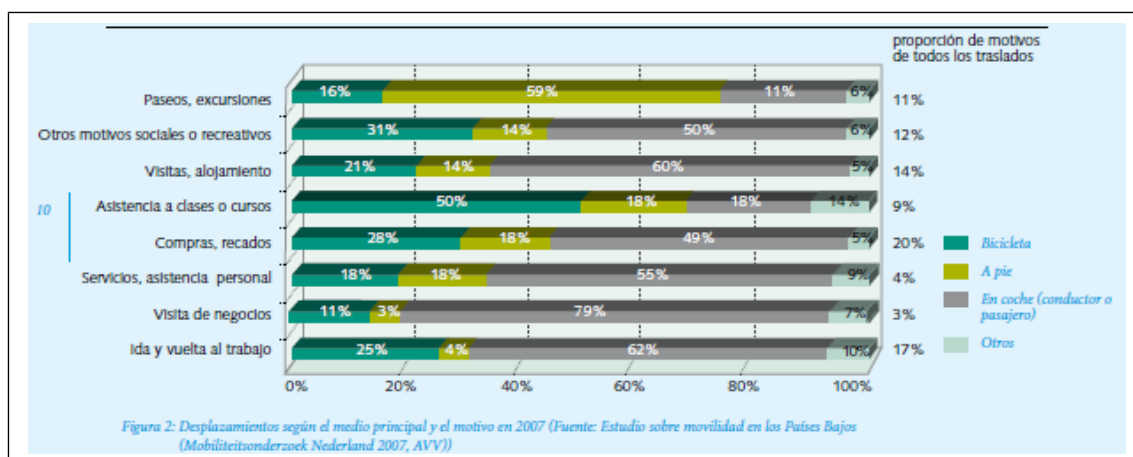
Figura N° 2: Distancias de Traslado

<sup>3</sup> Disponible en: <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Labiciquetaenpaisabajos2009.pdf> (Julio 2014)



Fuente: La bicicleta en los Países Bajos 2009<sup>4</sup>.

Figura N° 3: Causa de viaje por modalidad.



Fuente: La bicicleta en los Países Bajos 2009<sup>5</sup>.

Figura N° 4: Proporción de uso y número de accidentes.

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

<sup>4</sup> Disponible en: <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Labicicletaenpaisbajos2009.pdf> (Julio 2014)

<sup>5</sup> Disponible en: <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Labicicletaenpaisbajos2009.pdf> (Julio 2014)

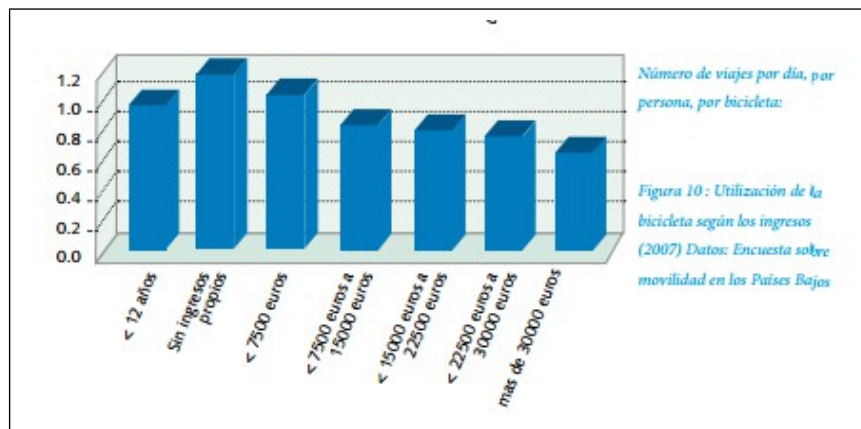
Fuente: La bicicleta en los Países Bajos 2009<sup>6</sup>.

---

<sup>6</sup> Disponible en <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Labicicletaenpaisesbajos2009.pdf> (Julio 2014)

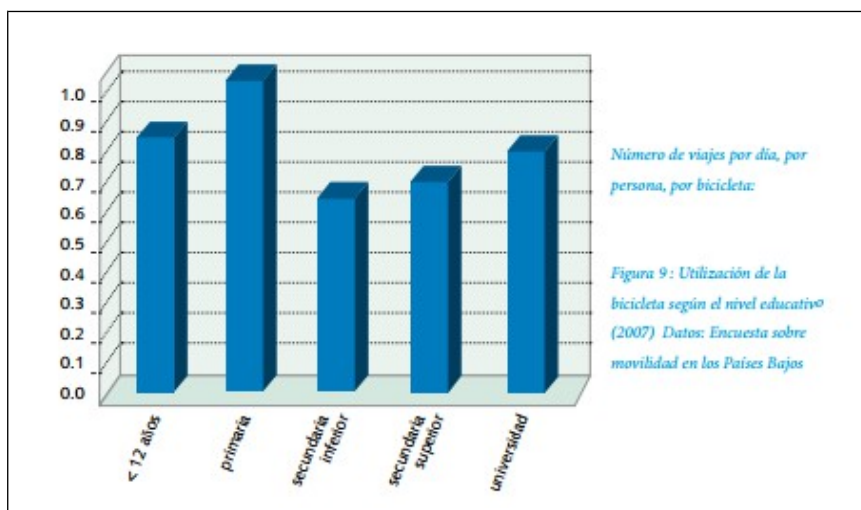


Figura N°5: Uso de la bicicleta según ingresos.



Fuente: La bicicleta en los Países Bajos 2009<sup>7</sup>.

Figura N°6: Uso de la bicicleta según escolaridad



Fuente: La bicicleta en los Países Bajos 2009<sup>8</sup>.

<sup>7</sup> Disponible en <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Labiciquetaenpaisbajos2009.pdf> (Julio 2014)

<sup>8</sup> Disponible en <http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/Labiciquetaenpaisbajos2009.pdf> (Julio 2014)