



ARTICLE FROM THE BOOK:  
**Cyclists & Cycling Around the World – Creating Liveable and Bikeable Cities**  
Edited by Juan Carlos Dextre, Mike Hughes & Lotte Bech  
Published by Fondo Editorial, Pontificia Universidad Católica del Perú, 2013  
ISBN: 978-612-4146-55-8

## Further Development of Cycle Culture - Amsterdam continues to pave the way for cyclists

By Ria Hilhorst – City of Amsterdam, Department of Traffic, Transport and Infrastructure. (The Netherlands)

There is almost no city in the world where people cycle as much as in Amsterdam. The Amsterdam inhabitants cycle to work in the morning, they take their children to school on bicycles and do their shopping on bicycles. For the residents of Amsterdam cycling is an ordinary, everyday affair. Everywhere in the world, other cities see Amsterdam as a good example of how a city can be both mobile and pleasant to live in. What did Amsterdam's city council do to reach this point? Which factors contributed to make Amsterdam the number one cycling city? The answers are given in this article.

### Amsterdam, the cycling capital: a short introduction

Amsterdam has a population of 780,000, whereas there are over 2.2 million inhabitants in the Amsterdam Metropolitan Area. Almost half of all trips (up to 7.5 km) in Amsterdam are made by bicycle. This means that every day the cyclists cycle 2 million km.

Cyclists in Amsterdam are 50% female and 50% male. Of the cyclists, 40% are between 30 – 44 years old, 70% have a higher education and 75% have an average to high income. Please note: most inhabitants are 30-44 years old and have a higher education. So these numbers have to be seen in that context.

You can find more facts and figures about the bicycle in Amsterdam in the text under the pictures in this article. The pictures in this article also show how Amsterdam looks as a cycling city.



Cyclists & Cycling Around the World 日本語版の各論文は、英語原書との見開き対訳形式のPDF文書として  
<https://www.cyclists-world.com/japanese-english-articles>  
からダウンロードすることができます。

Cyclists & Cycling Around the World

## 自転車文化のさらなる発展——アムステルダムは自転車利用者のための道を切り開く

リア・ヒルホルスト アムステルダム市役所交通と交通インフラ部（オランダ）

世界中で、アムステルダムほど多くの人々が自転車に乗っている街はほとんどない。アムステルダム市民は、朝自転車で通勤し、自転車で子どもを学校へ送り、自転車で買い物をする。アムステルダムの住民にとって、自転車利用はごく普通の毎日のことである。世界中の他の都市はどこでも、移動でも楽しみでも、いかに住みやすい街にできるかという点でアムステルダムをよい見本と見なしている。アムステルダム市議会は、ここに到達するためには何をしたのだろうか？ いかなる要因がアムステルダムを世界一の自転車の街にしたのだろうか？ この論文では、その答えを探ることになる。

### アムステルダム、自転車首都——はじめに

アムステルダムの人口は78万人、アムステルダム都市圏には220万人を超える人々が住んでいる。アムステルダムでは、全ての移動の約半数は（7.5キロまで）自転車でなされる。これは、自転車で毎日総計200万キロの距離を走っていることを意味する。

アムステルダムの自転車利用者の50%は女性であり、50%は男性である。アムステルダムの自転車利用者のうち40%は年齢が30～44歳で、70%は高等教育を受けており、75%は平均して高所得層である。アムステルダム市民の大半は年齢が30～44歳で、高等教育を受けていることに注目してほしい。自転車に関する高い数字は、このような文脈において理解できるものである。

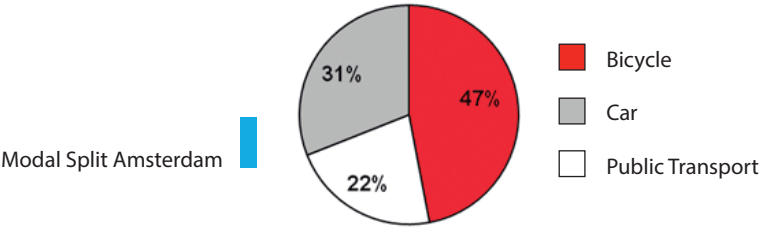
アムステルダムの自転車に関する事実と数字は、本文中の写真の説明からも知ることができる。これらの写真からはまた自転車の街としてのアムステルダムの様子をうかがい知ることができる。



Amsterdam's residents cycle 2 million km every day.

■写真 アムステルダム市民は毎日、自転車で総計200万キロの道のりを走っている。

Modal Split



■グラフ アムステルダムの交通分担率 自転車47% クルマ31% 公共交通22%

Success factors for growth of bicycle use

The success of the bicycle in Amsterdam is due to several factors.

1. Historic structure of Amsterdam makes cycling attractive

Amsterdam was made for horses and carriages and that seems also to be the perfect scale for cyclists. It has a very compact city centre with narrow streets, a lot of canals and narrow bridges. The city centre has many facilities and amenities within a short distances of each other. Moreover, Amsterdam is flat and has a mild climate in summer and winter like the rest of the Netherlands. All these factors make cycling agreeable.

The historic structure makes a large part of the city unsuitable for large traffic flows. Many streets offer insufficient space for parking cars. This is another reason to use the scarce space as efficiently as possible. The bicycle fits perfectly here because, compared to the car, it needs relatively little space, both when moving and when parked.

自転車利用拡大の成功要因

アムステルダムにおける自転車の成功には幾つかの要因がある。

1. アムステルダムという街の歴史的成り立ちが自転車の魅力を引き出した

アムステルダムという街は馬車や荷馬車のために建設されたが、これがまた自転車利用にとって完璧な規模であるように思われる。アムステルダムには、狭い道、運河や狭い橋のあるとてもコンパクトな市街地がある。市の中心部には多くの施設があり、それらは互いに近い距離にある。さらにアムステルダムの地形は平坦で、夏と冬は他のオランダの街と同様、気候は温和である。これら全ての要因が自転車を受け入れやすくしている。

アムステルダムの歴史的成り立ちからして、この街の大部分は大規模な交通量には向いていない。多くの通りにはクルマの駐車のための十分なスペースがない。このことは狭い空間をできるだけ有効に活用しなければならないもう一つの理由である。自転車はクルマに比べて、移動にも駐輪の際にもあまり場所を必要としない。





Amsterdam paves the way for cyclists: there are 500 km separated bicycle lanes, which are safe, comfortable and fast.



Bicycle parking on bridge railings

*Change in the 1970s: from cars to bicycles and public transport*

Plans from the 1960s to realise major breakthroughs in the old city for the benefit of the strongly growing car traffic have been rarely implemented. Early 1970s increased the resistance to such plans. Residents protested because their homes had to be broken down. Others stood up for the preservation of the cultural-historic value of the monumental city. Simultaneously the environmental movement was gaining momentum. This protested strongly against the effects of the overwhelming growth of car traffic, which was affecting the quality of life, green environment and traffic safety. They regarded the bicycle as a good alternative to the car.

At the end of 1970s, a new generation of young politicians in the city council took over these ideas. They laid the basis for a different traffic and transport policy, aimed at making and keeping the city accessible, liveable, traffic safe and healthy. From that moment on, the use of public transport and bicycles was stimulated and the use of cars discouraged. That has remained the case to the present day.

■写真左 アムステルダムは自転車利用者のためのさらなる道を切り開く。500キロに及ぶ、クルマから分離された自転車レーンがあることで、自転車は安全、快適で、速い。

■写真右 橋の手すりに作られた駐輪場

1970年代の転換——クルマから自転車と公共交通へ

1960年代の計画は、自動車交通の急激な拡大のために、この古い街が大きな突破口を切り開くというものであったが、それはほとんど実現されなかった。1970年代の初めに、そのような計画に反対の声が高まった。市民は、自分たちの居住環境が破壊されることを理由に、計画に反対した。別の人々は、記念すべき自分たちの文化と歴史の価値を守るために立ち上がった。同時に環境保護運動が勢いを増しつつあった。この運動は自動車交通の圧倒的増加による結果への強い抗議であり、このことが生活の質や緑豊かな環境、交通安全に対する考え方に大きな影響を与えた。人々は自転車をクルマに対するよい代替案と見なしたのである。

1970年代の終わりに、アムステルダム市議会の若手政治家たちによる新しい世代は、これらのアイデアを受け継いだ。彼/彼女らはこれまでとは異なる交通運輸政策の基礎を築いた。それは、アムテルダムがこれまで通り交通アクセスがしやすく、住みやすい、交通の面で安全で健康なまちにすることを目標にしていた。それ以来、公共交通と自転車利用が推進され、他方クルマの利用は抑制されてきた。この状態は今日まで続いている。

Cyclists in the historic city  
centre of Amsterdam.



## 2. Political choice of the city council for the cyclist is essential

The aims of the traffic and transport policy are – in short - to keep the city of Amsterdam accessible, liveable, traffic safe and healthy. To reach these aims an integral policy has been developed, stimulating the use of public transport and bicycles and discouraging the use of cars.

Traffic safety is priority number one for the city council of Amsterdam. Therefore it is an essential part of the bicycle policy. Since the end of the 1970s safe, separated bicycle lanes, separated from car traffic, have been built. To be able to realise this not only has the number of parking spaces on the street been reduced but also the growth of car traffic has been stopped. The introduction of paid parking in 1990 was a very effective instrument:

- parking for visitors in the city centre nowadays costs € 5 per hour;

- residents need a paid permit to park their car on the street. At this moment, there is a waiting list of four years in the historic city.

Since 1990, car use in the city has decreased by 25%, while bicycle use has increased by almost 30%. The car has been replaced by the bicycle. Choosing in favour of the bicycle means that the car has to make way for the bicycle. To take these measures requires political willingness and courage, because less space for cars is also politically sensitive in Amsterdam.

■写真 アムステルダム市内中心部の歴史的街並みを走る自転車

## 2. 市議会による自転車交通への政治的選択が決め手

アムステルダムの交通運輸政策の目標は、簡単に言えば、この街をこれまで通り交通アクセスがしやすく住みやすい街、交通の面で安全で健康な街にすることにある。この目標を達成するために統合的交通政策が作られたが、それは同時に公共交通と自転車利用を促進し、クルマの利用を抑制することでもあった。

このうち交通安全はアムステルダム市議会にとって優先度第一の目標である。それゆえ自転車の交通安全は自転車政策の根幹をなしている。1970年代の終わりから、クルマから分離された安全な自転車レーンが建設された。これが実現できたことで、路上での駐車スペースの数が減少しただけでなく、自動車交通の増加にも歯止めがかかった。1990年に導入された有料駐車場はとても効果的な手段だった。これにより、

- 外から来る人にとって、市内中心部の駐車場は今日では1時間5 ユーロである
- 市内中心部に住む人は有料の路上駐車の手続きを得なければならない。この歴史的な街では、そのための許可は4年待ちの状態である。

1990年からこれまで、この街のクルマの利用が25%減少したのに対して、自転車利用はほぼ30%増加した。自転車がクルマに代わったのである。自転車を支持して選ぶことはクルマが自転車のために道を開けねばならないことを意味する。このような対策を取るには政治的意志と勇気が必要である。というのも、アムステルダム市民はクルマのためのスペースを削減することにも政治的に慎重だからである。



### 3. Cycling contributes significantly to achieving the aims of the traffic and transport policy

The bicycle policy is an essential part of the traffic and transport policy, because it contributes significantly to achieving the policy objectives. The population and especially the number of jobs in Amsterdam over the past 25-30 years have been growing considerably. So, mobility over long distances has also increased proportionally. Due to the growth of cycling, the traffic in the city does not get stuck and the city remains liveable. Outside the city, public transport should absorb the growth of traffic. But many commuters cycle to the railroad station over the short distance and take the train to their job over the long distance. The last 10 years, this kind of commuting by bicycle and train has increased from 10% to 50%.

Bicycle as pack mule



### 3. 交通運輸政策の目標達成のために、自転車の貢献度は著しく高い

交通運輸政策の目標達成のために自転車の貢献度は著しく高いので、自転車政策は同市の交通運輸政策の根幹をなしている。アムステルダム的人口、とりわけ雇用者数はこの25～30年間でかなり増加し、それに比例して長距離移動も増加した。自転車利用拡大のおかげで、同市の交通はマヒすることなく、住みやすい状態が保たれている。郊外部では、公共交通が交通量の増加分を吸収している。だが、多くの通勤者が鉄道駅までの短距離に自転車を利用しており、そこから職場までの長距離に電車を利用している。過去10年間で、自転車と電車を併用する通勤者は10%から50%に増加した。

■写真 荷運び用の自転車





There are 650,000 – 700,000 bicycles in Amsterdam.  
75% of Amsterdam's residents (over the age of 12  
years old) own one or more bicycles

The municipality has adopted an active and integral bicycle policy, which currently comprises the following components:

- Traffic safety
- Bicycle network all over the city
- Bicycle parking facilities in the city and at railroad stations
- Traffic education and bicycle exams at primary school
- Campaigns and communication.

The city council considers all these components important for stimulating bicycle traffic. The municipality started the bicycle policy at the end of the 1970s with traffic safety and bicycle infrastructure. Later on, Amsterdam developed a policy for bicycle parking (including prevention of bicycle theft), education and promotion of bicycle use. In this way the bicycle policy has been developed into the integral policy it is today. New

■写真 アムステルダムには65万～70万台の自転車がある。アムステルダム市民（12歳以上）の75%が1台か、もしくはそれ以上の自転車を所有している。

アムステルダム市役所は、積極的かつ統合的な自転車政策を採ってきた。この政策は、以下の要素を含んでいる。

- 自転車の交通安全
- 市内全域をカバーする自転車ネットワーク
- 市内および鉄道駅での自転車駐輪施設
- 小学校での交通教育と自転車テスト
- キャンペーンとコミュニケーション（意思疎通）

アムステルダム市議会は、自転車交通を刺激するには、これら全ての要素が重要だと考えている。1970年代の終わりに、市役所は交通安全と自転車インフラに重点を置いた自転車政策をスタートさせた。後に市は、自転車駐輪場（自転車の盗難防止も含まれる）と自転車教育と自転車利用促進の三者を結び付けた政策を作成した。こうして、アムステルダム市の自転車政策は、今日のような統合的なものになったのである。

新たな政策を実現するには新たな対応が必要である。これはいかなる政策分野でも言えることであり、自転車政策にとっても同じく重要である。自転車利用を推進し続けるには、このことは不可欠である。

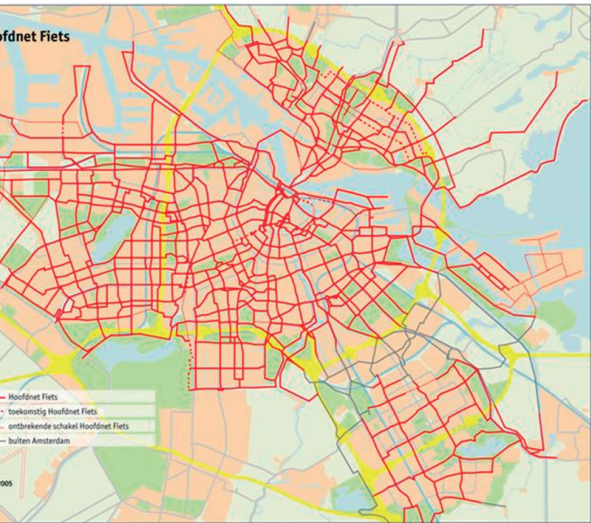


developments require new responses. That is important in every policy field, also for bicycle policy. This is necessary to continue encouraging the use of the bicycles.

**4. Structural and continuous investments in bicycle facilities are necessary**

Making a choice in favour of the cyclists not only requires political courage, but also structural focus on the bicycle. The 'bicycle' must be included in all new traffic and transport projects and new spatial developments. Structural and continuous investments are needed for this, not only for the realisation and construction of new infrastructure (bicycle paths, parking facilities), but also for proper management and maintenance. Realisation of one or two bicycle projects would not solve this problem. During the last decade, Amsterdam has invested structurally in bicycle facilities, but even we must continue to invest in new facilities for continuing to stimulate bicycle traffic.

Traffic education: Bicycle exam for children of 11 - 12 years old.



Bicycle Network Amsterdam: routes should be fast, traffic safe, comfortable and secure. Bicycle lanes are laid in red asphalt.

**4. 自転車用施設やインフラ整備には制度面での保証と継続的な投資が必要である**

自転車利用者の立場に立った選択をするには政治的決断だけでなく制度面でも自転車を重視することが必要である。「自転車」を全ての新しい交通と運輸のプロジェクトに取り入れ、新しい空間開発に「自転車」を組み込む必要がある。そのためには制度面での保証と継続的な投資が必要であり、新たなインフラ整備（自転車道や駐輪設備）の実現と建設だけでなく、適切な運営と維持管理のためにもそれが必要なのである。一つや二つの自転車プロジェクトの実施だけではこの問題は解決しないだろう。過去10年間、アムステルダム市は自転車用施設に対して制度面からも継続的に投資してきたが、自転車交通をさらに刺激し続けるためには、新たな設備への投資を続ける必要がある。

■写真 自転車交通教育、11～12歳の児童の自転車テスト。

■図 アムステルダムの自転車ネットワーク。自転車ルートは速く、安全、快適で、治安の面でも安心できるものであるべきだ。自転車レーンには赤いアスファルトで舗装されている。



5. Left and right wing politicians acknowledge the importance of cycling

Cycling has many advantages in various fields, politicians from left to right endorse the importance of cycling. The bike is a fast and flexible means of transport over short distances (up to 7.5 km) and thus keeps the city accessible, liveable, safe, clean and healthy. Cycling is a local solution to a global problems. It improves the quality of life, because it produces zero emission and it is silent.

Cycling keeps people healthy. Daily cycling to work, school and shops reduces the risk of obesity and makes the gym redundant. People who cycle daily, have less stress, less illness, live longer and remain healthy longer. Absenteeism from work among cyclists is lower than among non-cyclists. And cyclists cost society less with regard to health expenses. It also contributes to overall fitness and personal wellbeing.

Furthermore a bike requires less space compared to a car. Ten to twelve bicycles can be parked in the same space as one parked car takes.

Cycling is cheap, because a bicycle is not expensive to purchase and to maintain. And cycling facilities are relatively inexpensive compared to the requirements for car and public transport. So investing in the bike is attractive to politicians.



Bicycle parking: increase of bicycle use requires investments.

In the 'boxbike' to school



5. 政治家たちは左派も右派も自転車利用の重要性を認める

自転車利用にはさまざまな分野での利点があるので、政治家たちは左派から右派まで自転車利用の重要性を支持している。自転車は短距離の移動（7.5キロまで）には速く、柔軟な手段であるので、アムステルダムをアクセスがしやすく暮らしやすい街、安全で、清潔で健康な街にしている。自転車は地球規模の問題に対する地域での解決策である。自転車利用は排ガスを出さず、騒音もないので、生活の質の向上に役立つ。

自転車利用は人々を健康にする。毎日の自転車通勤、通学、買い物は肥満のリスクを下げ、ジムを余計なものとする。毎日自転車に乗ればストレスは減り、病気になりにくく、長生きで、長く健康でいられる。自転車を利用しない人よりも自転車利用者の方が常習的欠勤は少ない。また医療費に関しては、自転車利用者の方が社会的費用は少ない。自転車は全般的な身体 の健康と個人の幸福にも役立つ。

さらに、自転車はクルマに比べてスペースがより少なくてすむ。クルマ1台分のスペースは自転車10台から12台分の駐輪スペースと同じである。

自転車は購入するにも修理するにも費用が少ないのでコストが安い。さらに自転車用設備は、クルマや公共交通機関に要するインフラに比べて相対的にコストが安い。それだから自転車への投資は政治家にも魅力的なのである。

■写真左 自転車駐輪場、自転車利用の拡大には投資が必要である。

■写真右 学校へ向かうカーゴバイク（箱形自転車）



## 6. Role of Dutch Cyclists Union and advocacy groups

The Amsterdam branch of the Dutch Cyclists Union (DCU) is continuously campaigning for better cycling conditions in Amsterdam. From the start of the new bicycle policy, in the late 1970s, the DCU has been involved in the development and implementation of urban cycling policy. Partly due to this Union and to other advocacy groups the new generation of politicians was inspired to change to a different policy: the bicycle in the city was considered as a good alternative to the car. Through its extensive network of volunteers the Cyclists Union still maintains its role as 'eyes and ears of the city'. The DCU advises the city council on all kinds of traffic and transport plans (like construction and reconstruction of roads). From the perspective of cyclists they evaluate those plans for road safety and flow of cyclists. They also advise on the adjustment of traffic lights for cyclists and give input to plans for major new urban projects. The council is committed to the discretion of the DCU. Sometimes there are differences in opinion between the municipality and the DCU, leading to discussion. But, by using the expertise and opinions of the DCU, the city council increases support for the bicycle policy.

The municipality also involves residents, businesses and civil society organizations in the planning process. The city council considers it important to be informed about their needs, experiences and ideas, in order to improve the plans and to get the widest possible support. Of course, it is the responsibility of the municipality to make a good balance of all interests.

Parked bicycles: 225,000 parking facilities in public space and 13,000 parking spaces in guarded bicycle garages in Amsterdam.



Priority for cyclists

## 6. オランダサイクリスト連合と他の普及啓発グループの役割

オランダサイクリスト連合（Dutch Cyclists' Union=DCU）のアムステルダム支部は、アムステルダムでのよりよい自転車利用の条件を求めて休みなくキャンペーン活動を行っている。DCUは、1970年代後半の新しい自転車政策のスタート時から、都市型サイクリング政策の計画づくりと実現に関わってきた。新しい世代の政治家たちがDCUや他の普及啓発グループの刺激を受け、結果として都市の自転車をクルマに代わるよい代替手段と見なす、これまでとは別の政策に転換していった。広範なボランティアネットワークにより、オランダ自転車連合は今でも「アムステルダムの目や耳」の役割を果たしている。DCUはアムステルダム市議会に、あらゆる種類の交通運輸計画（道路建設や改築など）について助言を行っている。自転車利用者の視点から、道路の安全と自転車交通の流れをよくするために、市の計画を評価している。彼らはまた自転車用信号の設置について助言したり、新たな主要な都市計画についてアイデアを提供したりしている。市議会はDCUの判断に積極的に従っている。時には市役所とDCUとの間に意見の違いがあり、それが議論に及ぶこともある。だが、DCUの助言や意見を用いることで、市議会は自転車政策への支持を増やしている。

市役所はまた、自転車計画のプロセスにおいて、市民やビジネス界、市民団体の参加を受け入れている。市議会は彼/彼女らのニーズや経験、アイデアについての情報提供を重要と見なしており、これは計画を改善し、可能な限り広範な支援を得るためである。もちろん全ての利害関係についてよいバランスを取るのは市役所の責任である。

■写真左 市内の自転車駐輪場、市内の公共駐輪場には延べ22.5万台分の駐輪設備があり、このうち1.3万台の自転車が盗難防止用の自転車ガレージに収納されている。

■写真右 自転車優先





Traffic safety: designated area for cyclists where trucks can see them well.



Learn to ride a bike.

## 7. Dutch bicycle culture

Bicycles are very Dutch. They are a part of the Dutch culture. In the Netherlands, one cycles almost daily. Amsterdam is not different. At the age of 3-4 years children learn to cycle. People from all classes cycle. It is part of everyday life. The bike is no 'poor man's vehicle'. Highly educated people use bikes even more. Inhabitants with a non-Dutch background do not cycle much. It is a challenge for Amsterdam to let them experience how fast, funny and healthy cycling can be.

## 8. Cycling is more than transport

The bike is a social vehicle. On the bike you are part of the city, you are approachable, easy to get in contact with, you are not disconnected from the life around you; you are not trapped in your own car. A bike is more than a vehicle. Cycling gives you a sense of freedom and joy. It makes living in a city enjoyable. Cycling is part of life in the city.

■写真左 交通安全。自転車用待機スペース。ここだと前方のトラックから自転車がよく見える。

■写真右 自転車の乗り方を学ぶ。

## 7. オランダの自転車文化

自転車は極めてオランダ的である。自転車はオランダ文化の一部である。オランダではほぼ毎日自転車に乗るが、アムステルダムでもそれは変わらない。子どもは3〜4歳ごろに自転車の乗り方を教わる。あらゆる階層の人々が自転車に乗る。自転車は日々の生活の一部である。自転車は「貧しい人の乗り物」ではない。高等教育を受けた人々こそ多くの自転車を利用している。オランダ生まれでないアムステルダム市民は、それほど自転車には乗らない。彼/彼女らにも自転車の速さと楽しさ、健康的な自転車利用をいかに経験してもらうかはアムステルダムにとって一つの挑戦である。

## 8. 単なる乗り物ではない自転車

自転車は社会的な乗り物である。自転車に乗っているとアムステルダムの一部になる。あなたは近づきやすい存在となり、他人と触れ合える存在となり、あなたの周りの生活からつながりを断ち切られることはない。つまり、自分自身のクルマの中に閉じ込められるようなことはなくなるのだ。自転車は乗り物以上のものである。自転車利用は自由と喜びの感覚を与え、都市での生活を楽しいものにする。自転車利用は都市生活の一部なのだ。



Cycling brightens  
up Amsterdam.



■写真 自転車利用はアムステルダムをさらに輝かせる。



■ Amsterdam loves bikes

**Ria Hilhorst**  
r.hilhorst@ivv.amsterdam.nl

**Photo credits**  
Edwin van Eis  
Doriann Kransberg  
Marcel van der Meer

**CV – Ria Hilhorst**  
Ria Hilhorst MSc, is a consultant on planning and cycling policy. She was educated at the University of Nijmegen where she studied Sociology (NL). She is currently working for the City of Amsterdam as policy advisor on cycling and other traffic subjects. Some of her primary work projects include developing long term bicycle policy for the city of Amsterdam and advising on the bicycle network, bicycle parking facilities etc, developing quality requirements for and advising on the living quality of plans for new housing and residential environments and advising on various planning and housing projects in different Dutch cities. Her primary publications in Dutch include 'Quality manual, integral vision on user-friendly designs ..... Utrecht, 1997'. She has also published various articles in professional magazines in the field of housing and planning (1990 – 2000).  
[r.hilhorst@ivv.amsterdam.nl](mailto:r.hilhorst@ivv.amsterdam.nl)

**リア・ヒルホルスト**  
r.hilhorst@ivv.amsterdam.nl

**写真**  
Edwin van Eis  
Doriann Kransberg  
Marcel van der Meer

**リア・ヒルホルスト**  
理学修士。計画と自転車政策に関するコンサルタント。現在、自転車利用やその他の交通問題に関する政策アドバイザーとしてアムステルダム市で働く。主な仕事のプロジェクトには、アムステルダム市の長期的な自転車政策の策定が含まれる。