

When the Dutch economy began to boom in the post-war era, an increasing number of people could afford cars. Urban policymakers began to perceive the car as the future mode of travel. Entire Amsterdam neighborhoods were demolished to accommodate motorized traffic. The use of bikes decreased by 6% every year, with the prevailing notion being that bicycles would eventually disappear altogether.

The number of traffic casualties rose to a peak of 3,300 deaths in 1971, with more than 400 children killed in traffic accidents that year. This staggering loss prompted protests by various action groups, among which the most memorable was Stop de Kindermoord ("Stop the Child Murder"). Stop de Kindermoord organized bicycle demonstrations and played a key role in developing ideas for safer urban planning. The widespread concern expressed by these movements had a significant impact on politicians, and the way Dutch cities and roads are built today largely stems from deliberate political decisions made in the 1970s.



"The province (of Noord-Holland) builds bicycle lanes." said this Dutch Hasler "Smile" type meter stamp.



"Give them a hand" said this Dutch Francotyp Cc type meter stamp.



Veilig Verkeer Nederland emerges from the fusion of the pedestrian association 'deVoetgangerverenigingand' the children foundation 'de stichting Kinderen Voorrang!'. Is committed to a sustainable approach to road safety with special attention for the vulnerable.

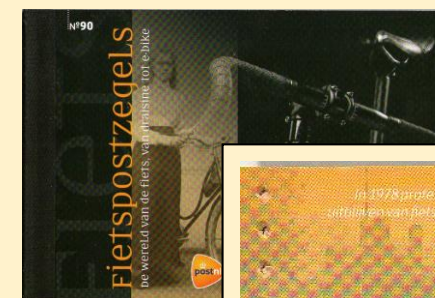


*The Netherlands (1987). Post-paid letter.*

"Happy to pedal", said this adhesive label. An entire statement of principles from Dutch society.



*The Netherlands (1992). Francotyp "Cc" Dutch metter stamp.*



"...87.000 Km of adapted roads and cycle lanes in The Netherlands." said this booklet's page.

*The Netherlands (2020). Prestige booklet (cover copy at 45%).*

In 1978 protesteerden schoolkinderen op de fiets tegen het uitblijven van fietspaden in de Amsterdamse Randstad.

Fietsers worden in Nederland in de watten gelegd. Zij hebben maar liefst 87.000 km aan geschikte wegen en fietspaden tot hun beschikking. In veel gemeenten genieten fietsers zelfs een aparte status. Ze rijden er over speciale gescheiden fietspaden en fietsstroken, hebben hun eigen verkeerslichten en bewegwijzering en krijgen voorrang op het autoverkeer. Veel steden kennen zelfs speciale fietsstraten, waar auto's slechts 'te gast' zijn.

## In de watten gelegd

**33.000 km aan fietspaden**  
In ons land liggen 33.000 km aan fietspaden. De meeste kilometers (5.000) liggen in Noord-Brabant. Per vierkante kilometer zijn echter de provincies Noord-Holland en Zuid-Holland en Utrecht het rijkst bedeed. In de Randstad ligt (relatief) 30 tot 70% meer fietspad dan in de andere provincies. En het is er ook nog eens 35 tot 60% drukker. Sinds kort bestaan er ook speciale 'snelfietsroutes'. Door fietsers over deze routes voorrang te geven op het overige verkeer, wordt het fietsgebruik voor woonwerkverkeer bevorderd.