

Voorstel van het college aan de raad, inzake Ruim baan voor de fiets, fietsstrategie Den Haag 2040

1. Inleiding

Recent heeft het college de hoofdlijnenbrief mobiliteitstransitie gepresenteerd. In de brief is aangegeven dat de fiets een steeds belangrijkere plaats heeft in de stedelijke mobiliteit. De afgelopen jaren is het fietsgebruik in Den Haag flink gegroeid. Het college heeft de ambitie om deze groei door te zetten en om van Den Haag een echte fietsstad te maken, voor alle Hagenaars. De fiets is onmisbaar om de mobiliteit in de verdichtende stad op een leefbare en aantrekkelijke manier te organiseren.

Dat vraagt om een nieuwe fietsstrategie. In de nota Ruim baan voor de fiets worden visie, doelstellingen, uitgangspunten en ontwikkelrichtingen gegeven voor het fietsbeleid van de gemeente. Daarmee wordt aangegeven welke keuzes noodzakelijk zijn om Ruim baan aan de fiets te geven. Het plan zet de hoofdlijnen voor het fietsbeleid in de periode tot 2040 uit. Er is gekozen voor het jaar 2040, omdat investeringen in de fiets vooral effectief zijn als ze over een langere periode worden volgehouden.

De nota vormt het kader voor Nieuwe Meerjarenprogramma's voor het fietsbeleid, die steeds voor een periode van vier jaar worden vastgesteld. In de Meerjarenprogramma's wordt concreet aangegeven welke projecten tot uitvoering moeten komen.

De fietsstrategie is tot stand gekomen met betrokkenheid van vele partijen van binnen en buiten de gemeente. Naast partijen met expertise op het gebied van mobiliteit hebben ook een groot aantal partijen uit het sociale en ruimtelijke domein meegewerkt aan de fietsstrategie. (Voor een overzicht van deze partijen; zie bijlage document). Hiertoe zijn gespreksrondes en drie werkateliers georganiseerd.

De hoofdlijnen van de nota Ruim baan voor de Fiets, fietsstrategie Den Haag 2040

De fiets heeft een steeds belangrijkere plek in de stedelijke mobiliteit. Mede dankzij nieuwe fietsen, zoals de E-fiets, de bakfiets en deelfietsen is de fiets voor meer mensen en voor meer verplaatsingen een aantrekkelijke keuze. Fietsen in de stad biedt vele voordelen. Fietsen draagt bij aan een gezonde levensstijl, fietsers stoten geen schadelijke gassen uit en meer fietsen draagt bij aan de energietransitie. Bovendien neemt de fiets weinig ruimte in beslag. De fiets is een ruimte-efficiënte manier om te voorzien in de groeiende mobiliteitsbehoefte.

In 2040 is de (elektrische) fiets het dominante vervoermiddel voor verplaatsingen in de stad. Voor verplaatsingen tussen de 1 en de 7,5 kilometer is de fiets het meest gekozen vervoermiddel. Ook voor regionale verplaatsingen tussen de 7,5 en 15 kilometer heeft de (E-)fiets in 2040 een belangrijke positie verworven.

In combinatie met de trein en RandstadRail is de fiets ook ijzersterk voor het maken van verplaatsingen over langere afstanden in de Randstad. Het college wil daarom dat de groei van het fietsgebruik, die de afgelopen jaren plaatsvond, wordt voortgezet en zet in op een groei van het aantal fietsverplaatsingen met 25% in 2030 en met 50% in 2040 ten opzichte van 2018. Daarmee zal het aandeel van de fiets in de verplaatsingen in Den Haag toenemen van ca. 20% van de verplaatsingen nu, naar ca. 25% van de verplaatsingen in 2040. Daarbij zal de fiets voor steeds meer inwoners, bezoekers en werknemers een vanzelfsprekende keuze worden voor verplaatsingen in stad en regio. Hiertoe zijn vier belangrijke keuzes noodzakelijk:

1. Aantrekkelijke en veilige fietsroutes

Goede en veilige fietsroutes zijn en blijven een belangrijke basis voor het fietsbeleid. Mensen kiezen pas voor de fiets als het gebruik daarvan veilig voelt en comfortabel is. Een goede weginrichting, die de gebruiker duidelijk maakt wat er van hem/haar verwacht wordt, draagt bij aan verkeersveilig gedrag. Het fietsgebruik op de Haagse en regionale routes groeit stevig en moet in goede banen worden geleid; door conflicten met andere verkeersdeelnemers te verminderen en door in de ruimtelijke inrichting meer prioriteit aan de fiets te geven. Dat betekent:

- Versterken van de metropolitane en landschappelijke (ster)fietsroutes in en om de stad;
- Vermindering van de barrière werking en verbeteren van de doorstroming bij centrumpoorten;
- Verminderen van de conflicten tussen fietsers en voetgangers;
- Meer ruimte voor de fietser in het centrum en de vooroorlogse wijken.

2. Gemakkelijk fietsparkeren

Met de groei van het fietsgebruik groeit ook de behoefte aan voldoende stallingsvoorzieningen op de juiste plek. Dat is nodig om fietsgebruik te faciliteren, maar ook om de overlast in de openbare ruimte te voorkomen. De aanwezigheid van fietsparkeervoorzieningen stuurt het gedrag. Of mensen hun fiets goed bij de bestemming kwijt kunnen, bepaalt mede of mensen voor de fiets kiezen of voor een ander vervoermiddel. Goede oplossingen voor fietsparkeren maken het gebruik van de fiets aantrekkelijk. Met de toename van het aantal verschillende fietsmodellen zoals E-bikes en kratfietsen, is er behoefte aan een gedifferentieerd aanbod van stallingsvoorzieningen. Dat betekent:

- Voldoende, aantrekkelijk en goed ingepast fietsparkeren bij belangrijke bestemmingen (binnenstad, kust, belangrijke voorzieningen en scholen);
- Kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen bij nieuwbouw en transformatie;
- Ruimte voor fietsparkeren in het centrum en vooroorlogse wijken;
- Verbeteren van de overstap tussen fiets en openbaar vervoer/auto.

3. Veilig voor fietsers

Na een jarenlange daling, neemt het aantal verkeersslachtoffers sinds 2014 weer toe. De verkeersslachtoffers zijn veelal kwetsbare verkeersdeelnemers zoals fietsers en brom- en snorfietsers. Het aantal fietsongevallen moet omlaag. Mensen pakken alleen (vaker) de fiets als zij het gevoel hebben dat dit veilig is. Dat geldt zeker voor nieuwe fietsers. Het gaat dus om een verbetering van zowel de objectieve als de subjectieve verkeersveiligheid. Dat betekent:

- Een proactieve aanpak voor minder ongevallen;
- Stimuleren van veilig fietsgedrag en fietsvaardigheid.

4. Meer nieuwe fietsers

De aanwezigheid van goede infrastructuur betekent niet automatisch dat mensen ook voor de fiets kiezen. Het kan helpen om, door gerichte stimulering en gedragsbeïnvloeding, meer mensen op de fiets te krijgen. De reden om niet voor de fiets te kiezen verschilt van wijk tot wijk. Het lage fietsgebruik in Ypenburg heeft een andere oorzaak dan het lage fietsgebruik in de Schilderswijk. Maatregelen om het fietsgebruik te stimuleren moeten daarom goed aansluiten op de mobiliteitsbehoeften van verschillende wijken. Het grootste effect kan worden bereikt als “zachte” maatregelen voor gedragsbeïnvloeding worden gecombineerd met “harde” maatregelen op het gebied van infrastructuur die de fiets een goede positie geven. Dat betekent:

- Gericht stimuleren van fietsen in wijken met een laag fietsgebruik;
- Fietsen stimuleren als onderdeel van mobiliteitsmanagement;
- Een goede plek voor nieuwe fietsen, deelfietsen en speed pedelecs.

5. Financieel

De gestelde ambitie van de fietsstrategie schetst een gemeentelijke inzet van ongeveer € 40 mln. over de periode 2019-2022 (ca. € 10 mln. per jaar). In het coalitieakkoord 2018-2022 is een bedrag van € 15,2 miljoen (€ 5,2 miljoen + € 10 miljoen voor herinrichting Gedempte Gracht) beschikbaar gesteld voor nieuwe fietsinvesteringen en is afgesproken dat 50% van de opbrengsten uit de verkoop van Eneco beschikbaar worden gesteld voor duurzame mobiliteit (waaronder fiets). De Enecomiddelen worden betrokken bij het dekkingsvoorstel voor het meerjarenprogramma Fiets 2019-2022. Hierin wordt de keuze gemaakt welke ambities en projecten als eerste worden uitgewerkt binnen de dekking die hierbij beschikbaar wordt gesteld.

Gezien het vorenstaande stelt het college de raad voor het volgende besluit te nemen:

De raad van de gemeente Den Haag,

Gezien het voorstel van het college van 27 juni 2019,

Besluit:

- I. In te stemmen met de “Nota Ruim baan voor de fiets, fietsstrategie Den Haag 2040” als ambitie voor het fietsbeleid tot en met 2040.
- II. In te stemmen met de ambitie voor groei van het fietsgebruik met 25% in 2030 en met 50% in 2040, waarbij het aandeel van de fiets in de verplaatsingen groeit van ca. 20% nu naar 25% in 2040.
 - A. Bij de inrichting van de openbare ruimte voetgangers en fietsers, in het bijzonder in de ontwikkelingsgebieden CID, Binckhorst en Den Haag Zuidwest, centraal te stellen zodat de fiets het meest gekozen vervoermiddel wordt voor verplaatsingen in de stad tussen de 1 en de 7,5 kilometer;
 - B. Door investeringen in sterfietsroutes en metropolitane fietsroutes wordt de (Elektrische-) fiets ook een vanzelfsprekende keuze voor regionale verplaatsingen tot ca. 15 kilometer;
 - C. In combinatie met openbaar vervoer in voor- en natransport vormt de fiets ook voor langere verplaatsingsafstanden in de Metropoolregio en Randstad een aantrekkelijk alternatief.

- D. De maatvoering van de fietsvoorzieningen (zowel parkeervoorzieningen als routes) toekomst vast te ontwerpen rekening houdend met de groei van het fietsgebruik.
- III. Om de “Nota Ruim baan voor de fiets, fietsstrategie Den Haag 2040” als vertrekpunt te nemen voor een nieuw Meerjarenprogramma Fiets 2019 – 2022, waarin de keuze wordt gemaakt welke ambities en projecten als eerste worden opgepakt en uitgewerkt binnen de hiervoor beschikbare dekking. Conform het coalitieakkoord worden de ENECO-middelen voor duurzame mobiliteit hierbij betrokken.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van

De griffier,

De voorzitter,