



# Herverdeling openbare ruimte ten gunste van fietsers en voetgangers

Factsheets

Auteur  
Mobycon

versie 2020



# LAAN V. MEERDERVOORT JAVAstraat Den Haag

Kenmerken:

- Ruimte voor fiets
- Participatie
- Heldere doelen

## Doel(en)

Het doel van de herinrichting was het invullen van een **ontbrekende schakel** van het regionale en lokale hoofdfietsnetwerk in de oost-west richting. De straat moest aantrekkelijk en veilig worden voor fietsers en ook de fietser in de 'tegenrichting' diende gefaciliteerd te worden.



Bron: Inno-V. Foto voor de herinrichting

## Achtergrond

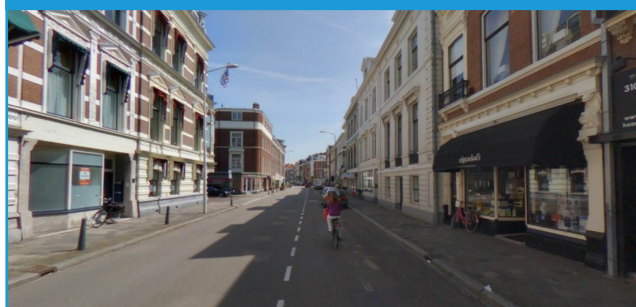
De smalle delen van de Laan van Meerdervoort en de Javastraat zijn te smal voor vrijliggende fietsvoorzieningen. Lokaal en regionaal waren er ambities om de straten tot onderdeel van het **hoofdfietsroutenetwerk** van Den Haag te maken. De smalle delen van de straten waren eenrichtingsverkeer voor zowel auto's als fietsers, terwijl andere delen wel fietspaden in de tegenrichting hadden. In praktijk

fietste niet iedereen om, maar werd er over het trottoir gefietst wat leidde tot ergernis en gevaarlijke situaties.

## Financiering

De herinrichting is gefinancierd vanuit het budget voor **gemeentelijke en MRDH-fietsroutes**.

### Voor

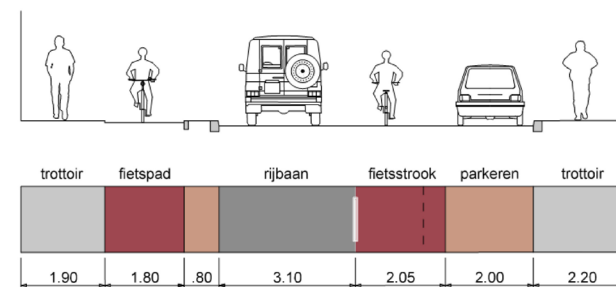


### Na



Bron: CycloMedia

## NIEUWE SITUATIE



doorsnede B, schaal 1:100

Bron: Gemeente Den Haag

## Maatregelen

Voor het verbeteren van het fietsen is er gekozen voor een **vrijliggend fietspad** in de tegenrichting en een **fietsstrook** in de meerichting. Met het smalle profiel was het niet mogelijk om twee vrijliggende fietspaden te maken en genoeg ruimte te houden voor de hulpdiensten. Door hiervoor te kiezen in toch al behoorlijk smalle straten, was het onvermijdelijk dat deze keuze ten koste zou gaan van een rijstrook voor het autoverkeer. Omdat bij de kruisingen opstelstroken nodig zijn ging het daar ten koste van de parkeerplaatsen. Het **verbeteren van de verkeerslichtenregeling** op de kruising Javastraat-Koningskade is ook meegenomen bij het ontwerp.

## Ontwerp

De uitgangspunten van het ontwerp waren het realiseren van een fietsroute in twee richtingen en het aantrekkelijker maken van het fietsen door deze straat (en het überhaupt kunnen fietsen in de andere richting). Voor het autoverkeer was het uitgangspunt dat de situatie voor de auto niet mocht verslechteren. Het aanleggen van een **vrijliggend fietspad** in de **tegenrichting** en een **fietsstrook** in de **meerichting** ging ten koste van een rijstrook. De parkeerstrook is gelegen aan de zuidzijde van de straat, dit is in lijn met de rijrichting en aan de kant van de winkels. Omdat dit ook aan de kant van de fietsstrook is waren er compenserende maatregelen nodig. Hiervoor is een **schikstrook** gerealiseerd **tussen de geparkeerde auto's en de fietsstrook**. De voetganger heeft netto ruimte moeten inleveren, maar ze hoeven het trottoir in ieder geval niet meer te delen met de fietsers die er eerst op reden en er is meer afstand tussen het trottoir en de rijbaan.



Bron: Gemeente Den Haag

In het voorwerk voor dit project kwam zij erachter dat de verkeerslichten op de kruising Javastraat/Koningskade niet optimaal stond ingesteld en dat ook de configuratie van rijstroken/opstelstroken niet optimaal was. Door het **verbeteren van de verkeerslichtenregeling** ontstond er direct meer ruimte en minder opstopping en maakte dat het ook makkelijker om een rijstrook weg te halen.

## Participatie

De gemeente had zelf een schetsontwerp gemaakt voordat het participatietraject vervolgens echt begon. De klankbordgroep heeft **mee-ontworpen**. Deze bestond uit zo'n 15 personen en vormde een **afspiegeling van verschillende belangen** (bewoners, ondernemers, gebruikers, belangengroepen ANWB en Fietsersbond). De participatie begon met een **wandeling** door de straten. Eenieder kon hier ook pijnpunten aanwijzen. Het bleek al snel dat de klankbordgroep sommige zaken anders wilde en dat is serieus genomen. Een verkeerskundig ontwerper heeft met de klankbordgroep intensief samengewerkt. Het was erg belangrijk om een expert erbij te hebben die af en toe ook kon **uitleggen** waarom iets niet kon en bijvoorbeeld wat de capaciteit van kruispunten is. Als gevolg van het participatieproces is de parkeerstrook van de kant van de noordzijde naar de zuidzijde verplaatst. Ook zijn er aanpassingen doorgevoerd in de parkeerruimte.



## Evaluatie en resultaten

Er heeft (nog) geen monitoring of evaluatie plaatsgevonden na de realisatie. De indruk is dat de fietsroute goed gebruikt wordt, er wordt logischerwijs **niet meer op het trottoir gefietst** en de indruk is ook dat het autoverkeer er niet op achteruit is gegaan. Wel bleken er wat klachten te zijn over het ontwerp van een aantal kruisingen, met name de aansluitingen van de smalle op de bredere delen, deze waren geen onderdeel van de scope van dit project.

### Belangrijkste lessen

- Doe serieus aan participatie, met een onafhankelijk voorzitter, creëer een goede sfeer en zorg ook inbreng van experts die in staat zijn uit te leggen wat ze doen.
- Begin met luisteren, met lopen, ga naar buiten en luister naar de ervaringsdeskundigen.
- Luister goed, stel je flexibel op en neem de klankbordgroep serieus.
- Neem de tijd.
- Wees duidelijk waar de scope ligt van het project. Sta stil bij de wensen maar hou vast aan de scope.