



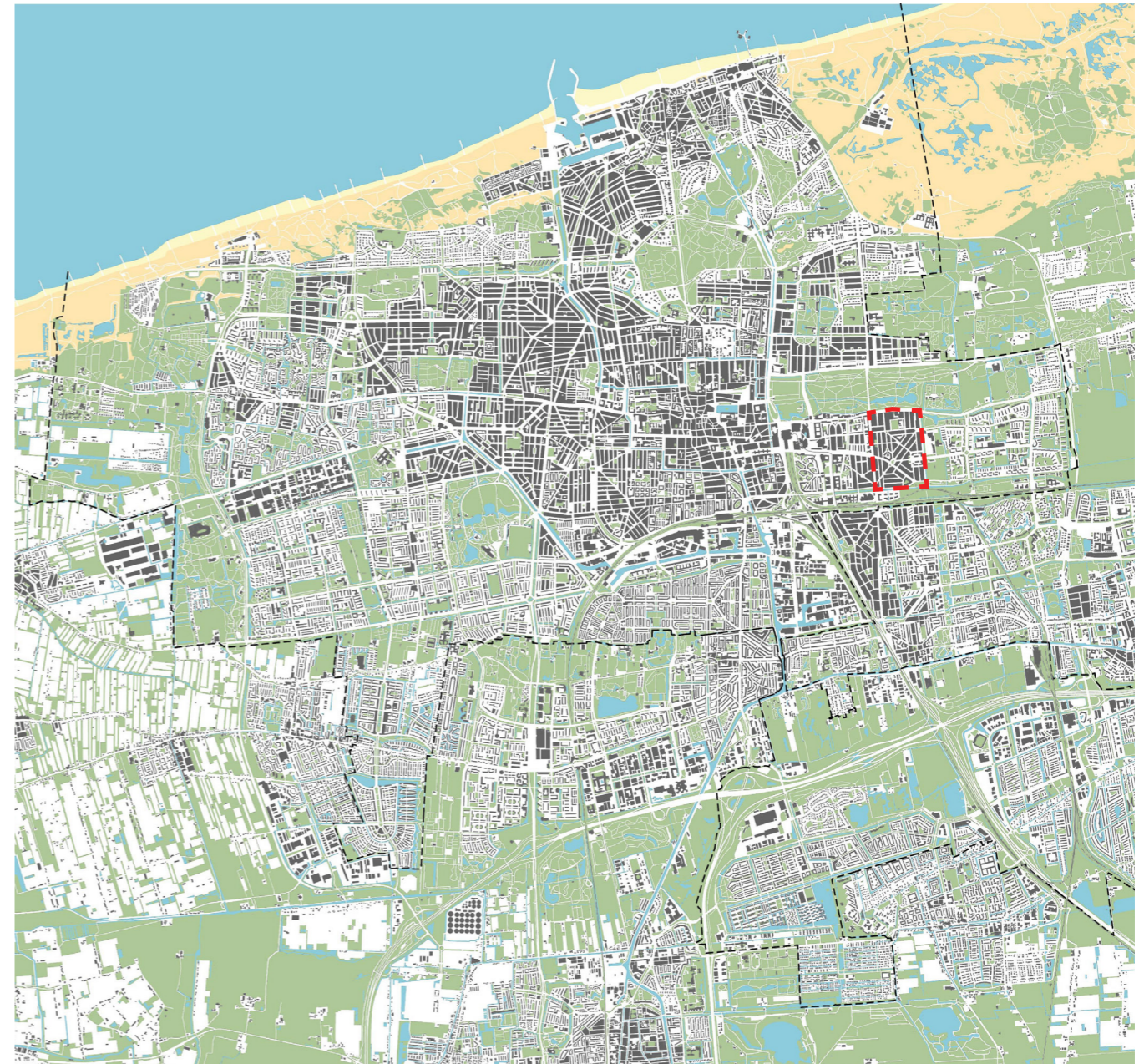
## Colofon

Bezuidenhout Oost Fase 3  
Voorlopig Ontwerp  
februari 2018

opdrachtgever: DSO Verkeer  
Eveline Kokx - Aalburg

projectnr.: 95017044  
projectteam: Klaas Hilverda  
Johan Zorgman  
Vincent Hensen  
Hans Schot

Ingenieursbureau Den Haag  
Postbus 12651  
2500 DP Den Haag  
T: 070 353 66 77  
F: 070 353 67 12



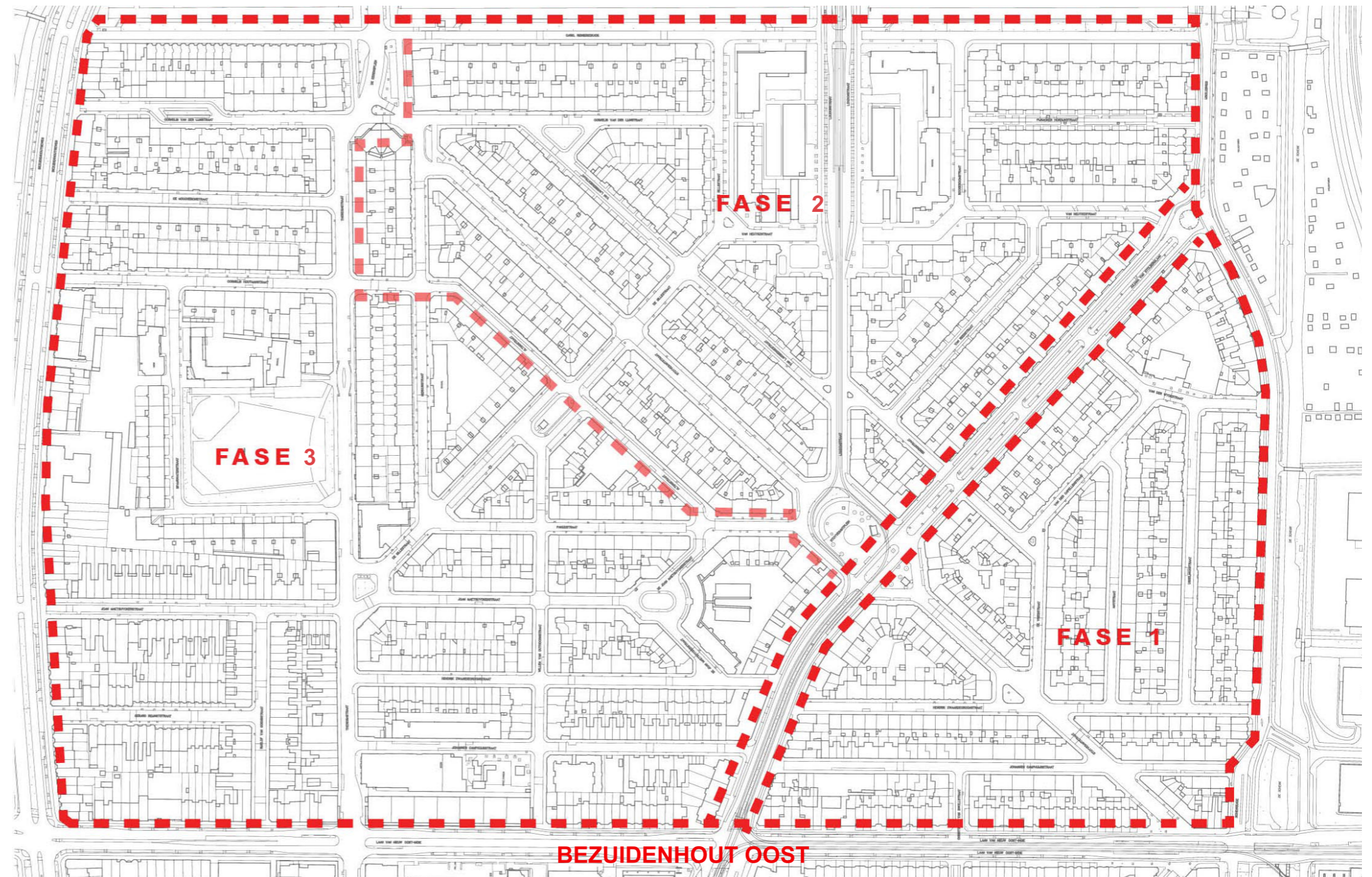
## Inleiding

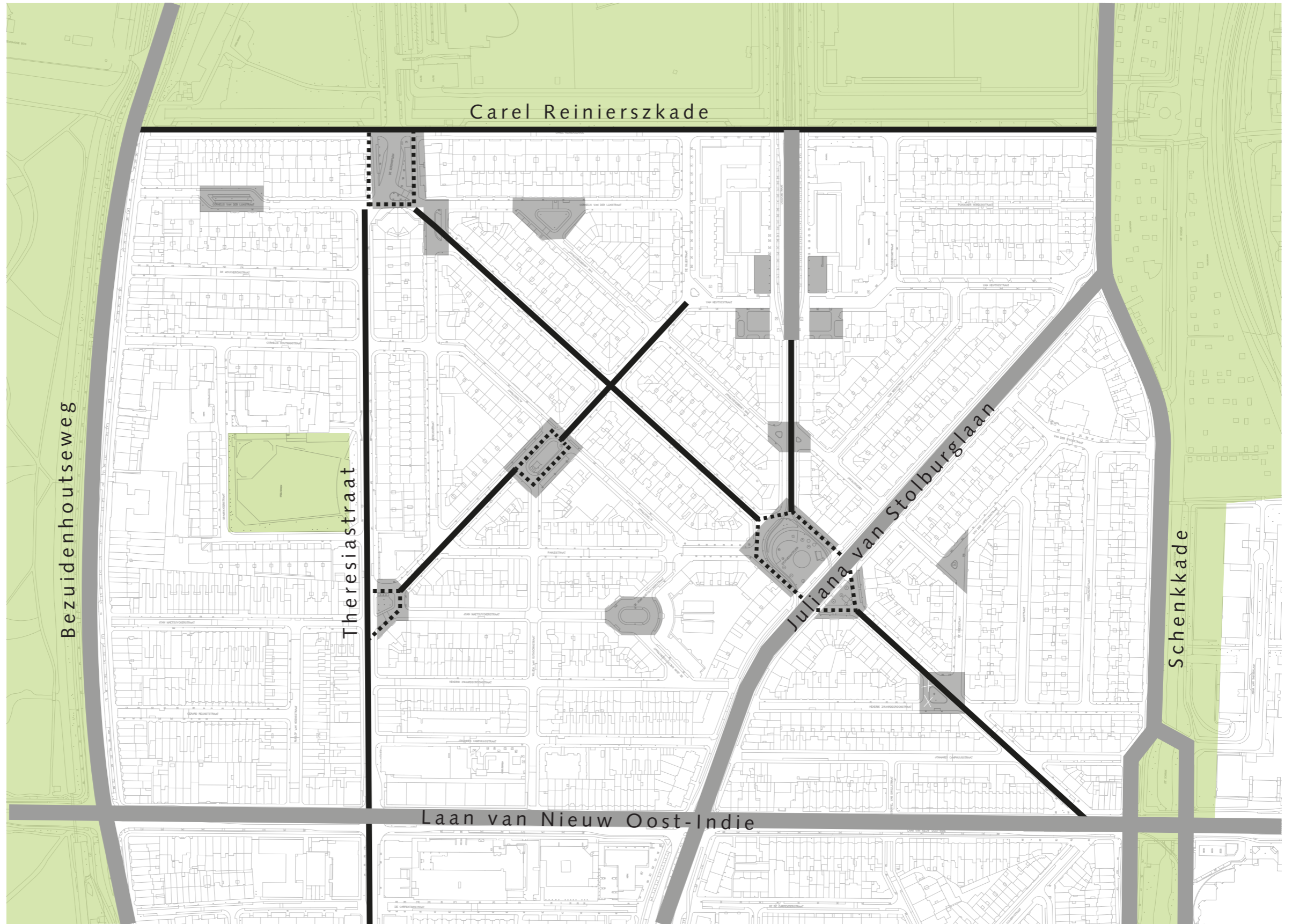
In een groot deel van de wijk Bezuidenhout Oost gaat de komende jaren de schop de grond in. De belangrijkste aanleidingen zijn het vervangen van riolering en de realisatie van parkeerplaatsen in het kader van het programma Parkeren in Woongebieden (PiW). Bovendien is een herinrichting van de buitenruimte noodzakelijk, omdat veel straten momenteel in slechte staat zijn.

De verschillende aanleidingen (en daarmee ook de verschillende doelstellingen) van het project maken een integrale benadering noodzakelijk. Parkeren, veiligheid, groen en leefbaarheid moeten in hun onderlinge samenhang afgewogen worden. Daarbij wordt veel ruimte gegeven aan bewonersinspraak.

Vanwege de omvang van de werkzaamheden is het project in 3 fasen onderverdeeld. De uitvoering van de straten in de eerste fase is inmiddels afgerond, de straten van fase 2 zijn in voorbereiding, uitvoering is voorzien in de tweede helft van 2018. Voor de derde fase is nu het voorontwerp gereed.

Naast de herinrichting van de straten wordt er ook gewerkt aan de herinrichting van de pleintjes, mede op initiatief van een enthousiaste groep bewoners, de Werkgroep Pleinen Bezuidenhout Oost. Deze voorstellen zijn geïntegreerd in het totale ontwerp voor fase 3.





Hoofdstructuur van Bezuidenhout Oost

## Analyse en visie openbare ruimte

### Integrale visie

In Bezuidenhout Oost is de druk op de openbare ruimte groot. De verschillende ruimteclaims (verkeer, parkeren, fietsen, groen, verblijven, spelen) maken een integrale visie noodzakelijk, waarbij een zorgvuldige afgewogen balans gezocht wordt. In dit voorontwerp is dus niet ingezet op het maximale aantal parkeerplaatsen, of het maximale aantal fietsenbeugels, of zoveel mogelijk groen, maar op een optimale mix van alle ruimteclaims. In grote lijnen komt deze afweging neer op een neutrale parkeerbalans (geen verlies aan legale parkeerplaatsen) in combinatie met het zoveel mogelijk vergroten van het aantal fietsenbeugels, het verbeteren van de verkeersveiligheid en de toegankelijkheid, en het zo min mogelijk aantasten van het groen. Voor de pleinen is vooral gezocht naar het vergroten van de verblijfskwaliteit door het uitbreiden van het voetgangersgebied en het vergroenen van de openbare ruimte, tenzij dit een te grote aanslag betekent op de parkeerbalans.

### Inspraak

Met vertegenwoordigers van vrijwel alle straten en pleinen hebben gesprekken plaatsgevonden voorafgaand aan het maken van de ontwerpen. Bij het honoreren van de wensen van bewoners ten aanzien van bomen en fietsparkeren in combinatie met het hanteren van de eisen uit het Handboek Openbare Ruimte zouden ongeveer 38 parkeerplaatsen komen te vervallen. Indien op een aantal punten van technische eisen wordt afgeweken (bomen in de stoep i.p.v. in parkeervakken) en indien speciale maatregelen getroffen worden (anti-worteldoek/scherm), kan het aantal parkeerplaatsen ongeveer gelijk blijven.

### Parkeren en verkeersveiligheid

Parkeren in de smalle woonstraten in Bezuidenhout is een probleem. Oorspronkelijk werd in veel straten aan één zijde van de straat geparkeerd, maar door de toename wordt nu aan twee zijden geparkeerd. Om de doorgang in de straat vrij te houden staan de geparkeerde auto's gedeeltelijk op het trottoir. Door de huidige normering van de rijbaanbreedte (o.a. de brandweereisen) en met het invoeren van betaald parkeren in de woonwijk is een herinrichting van de straten zeer gewenst waarbij illegaal parkeren wordt opgelost. Omdat nu op elke hoek van de straat auto's staan geparkeerd is de oversteekbaarheid problematisch. Door het vele illegale parkeren is de verkeersveiligheid in het geding gekomen. Het aanbrengen van verkeersoren op de hoeken van de straten vergroot de oversteekbaarheid en verkeersveiligheid. In de Theresiastraat zorgt de introductie van het 30km regiem voor een grote verbetering van de verkeersveiligheid.

In de huidige situatie is op veel plekken een overmaat in de rijbestrating aanwezig, vooral bij kruisingen. In het plan wordt deze overmaat zoveel mogelijk omgezet in parkeren of voetgangersgebied. In dit gedeelte van de wijk komen geen smalle 9 meter straten voor. In alle straten worden de langspareervakken verbreed tot 2.00 meter.

### Fietsen

Een van de knelpunten in de openbare ruimte van Bezuidenhout is het stallen van fietsen. De vele portiekwoningen en het ontbreken van voortuinen heeft tot gevolg dat veel fietsen op straat gestald worden. Op verzoek van bewoners zijn op vele plekken beugels op de stoepen geplaatst, maar deze dekken niet de behoefte, en zorgen op sommige plekken overlast doordat meerdere fietsen aan een beugel de vrije loopruimte te veel beperken. In het plan is gezocht naar meer structurele oplossingen (beugels ter plekke van boomdammen, oren en pleinen), met als randvoorwaarde dat de parkeerbalans hierdoor niet te negatief wordt beïnvloed. Dit betekent dat niet alle suggesties uit de straatgesprekken met de bewoners zijn gehonoreerd, omdat zij te veel ten koste van het parkeren zouden gaan. De fietstrommels komen volgens het plaatsingsplan in Bezuidenhout Oost op de stoepen te staan en kosten zodoende geen extra parkeerplekken. In dit VO zijn de bestaande fietstrommels opnieuw in de openbare ruimte ingepast.



Pahudstraat

## Groen

Bomen in de straten zijn bedoeld om de directe woonomgeving te voorzien van aantrekkelijk groen karakter. De groeiomstandigheden zijn nu niet ideaal en soms slecht. Het graven voor de aanleg van het nieuwe riool in de straten is een aanslag op het wortelgestel van de aanwezige bomen. Daar waar de bomen een matige of slechte kwaliteit hebben dan wel ziek zijn, wordt na onderzoek het voorstel gedaan om de boom te kappen.

De nieuw boomstructuur voor de wijk beoogt een evenwichtig beeld te leveren waarbij elke straat bomen krijgt. Deze bomen moeten zowel bovengronds als ondergronds voldoende ruimte krijgen om goed uit te kunnen groeien. In de huidige situatie staan veel bomen in de trottoirs, waarbij de afstand van de bomen tot de kabels en leidingenstrook niet voldoet aan de eisen uit het Handboek Openbare Ruimte. Het verschuiven van de bomen naar de parkeerstrook is hiervoor een adequate oplossing, maar levert een verlies aan parkeerplaatsen op. Om dit verlies zoveel mogelijk te beperken is onderzocht in welke straten de bomen toch in het trottoir geplaatst kunnen worden met behulp van aanvullende maatregelen, zoals wortelschermen. Hiervoor is gekeken in welke straten het trottoir het breedst zijn, en (op basis van proefsleuven) in welke straten de feitelijke ligging van de kabels en leidingen hiervoor de meeste ruimte bieden.

## Materialisering en uitwerking

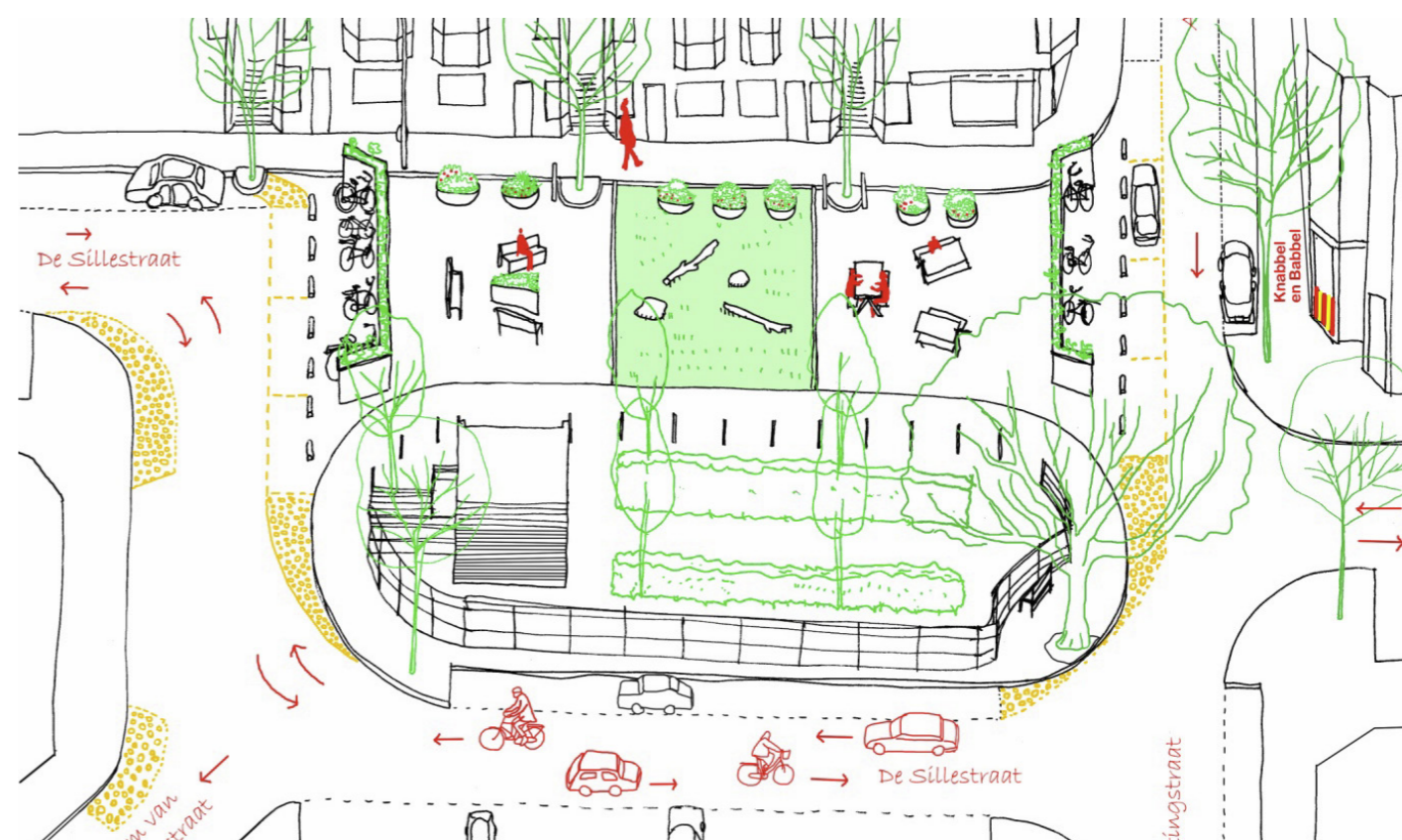
De materialisering en detaillering van de huidige bestrating is in veel straten niet conform het Handboek Openbare Ruimte. In verschillende woonstraten zijn de rijloper en parkeerplekken uitgevoerd in asfalt. Met het op 'residentiekwaliteit' brengen van de wijk zullen de rijweg in klinkers en de stoepen in basalt-netegels worden uitgevoerd.

Het uitgangspunt voor de verlichting in de wijk is het hergebruik van bestaande lichtmasten en vervangen van de bestaande armaturen door nieuwe Led-armaturen.

## Herinrichting pleinen

Naast de herinrichting van de straten wordt er ook gewerkt aan de herinrichting van de pleintjes, mede op initiatief van een enthousiaste groep bewoners, de Werkgroep Pleinen Bezuidenhout Oost. Samen met deze werkgroep zijn de afgelopen anderhalf jaar veel ideeën verzameld voor de herinrichting van de pleinen, via workshops, enquêtes en bezoeken ter plaatse. De antwoorden uit de grote enquête die de werkgroep pleinen Bezuidenhout onder de inwoners van Bezuidenhout-Oost heeft verspreid ([www.pleinenBZH.nl](http://www.pleinenBZH.nl)) zijn gebruikt bij de uitwerking van de pleinen. Daarnaast zijn voor de grote en middelgrote pleinen van fase 3 openbare "pleingesprekken" georganiseerd, waarin per plein de wensen en belangen van de bewoners zijn besproken.

Voor het De Silleplein waren de resultaten uit de enquête en de pleingesprekken zodanig divers, dat er geen eenduidige conclusie was te trekken. Daarom is voor dit plein een experiment met een tijdelijke inrichting uitgevoerd, om zo in de praktijk de meerwaarde van een van de mogelijke oplossingsrichtingen te ervaren. Na afloop van dit experiment en de daaraan gekoppelde enquête bleek dat de meeste mensen kozen voor een aangepaste verkeerscirculatie, waarbij één van de straten rond het plein wordt ingericht als voetgangersgebied, en daarmee toegevoegd wordt aan de verblijfsruimte op het plein. Dit principe is als uitgangspunt genomen bij de verdere uitwerking. De toegankelijkheid van het plein voor hulpdiensten is met de brandweer afgestemd.



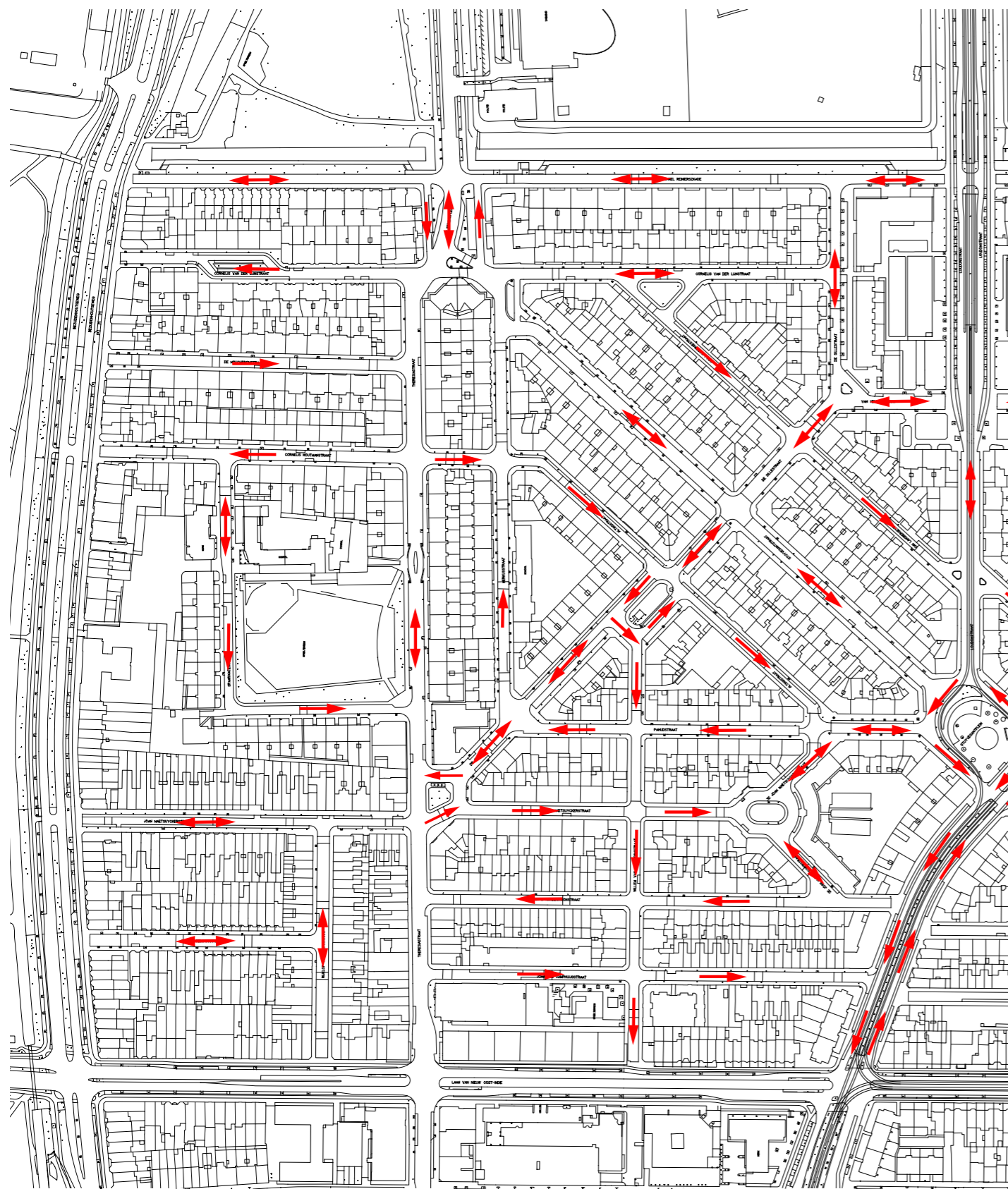
Plein De Sillestraat

<b>Parkeren Bezuidenhout Oost FASE 3</b>	van	tot	huidige capaciteit	Voorontwerp	balans
Carel Reinierszkade	Bezuidenhoutseweg	De Eerensplein	34	34	0
Cornelis Houtmanstraat	Bezuidenhoutseweg	Theresiastraat	65	67	2
Cornelis van der Lijnstraat	Bezuidenhoutseweg	De Eerensplein	84	73	-11
De Eerensplein			25	36	11
De Moucheronstraat	bezuidenhoutseweg	Theresiastraat	69	70	1
De Sillesstraat	Theresiastraat	Willem Outhoornstraat	48	57	9
De Sillestraat - pleingedeelte	Altingstraat	Willem Outhoornstraat	32	32	0
Gerard Reijnstraat	Bezuidenhoutseweg	R. van Goensstraat	55	53	-2
Hendrik Zwaardcroonstraat	Theresiastraat	Juliana van Stolberglaan	92	91	-1
Joan Maetsuykerstraat deel 1	Bezuidenhoutseweg	Theresiastraat	70	68	-2
Joan Maetsuykerstraat deel 2	Theresiastraat	plein J. Maetsuycker.	57	50	-7
2e + 3e Joan Maetsuykerstraat	incl. plein		41	44	3
Johannes Camphuijsstraat	Theresiastraat	Juliana van Stolberglaan	88	83	-5
Merkusstraat	Altingstraat	De Sillesstraat	49	50	1
Pahudstraat			76	70	-6
Rijklof van Goensstraat			45	43	-2
Spaarwaterstraat	Cornelis Houtmanstr	Theresiastraat	57	85	28
Theresiastraat	Laan van NOI	De Eerensplein	124	117	-7
Pleintje Theresiastraat			9	8	-1
Willem van Outhoornstraat			71	63	-8
<b>Totaal fase 3</b>			<b>1191</b>	<b>1194</b>	<b>3</b>

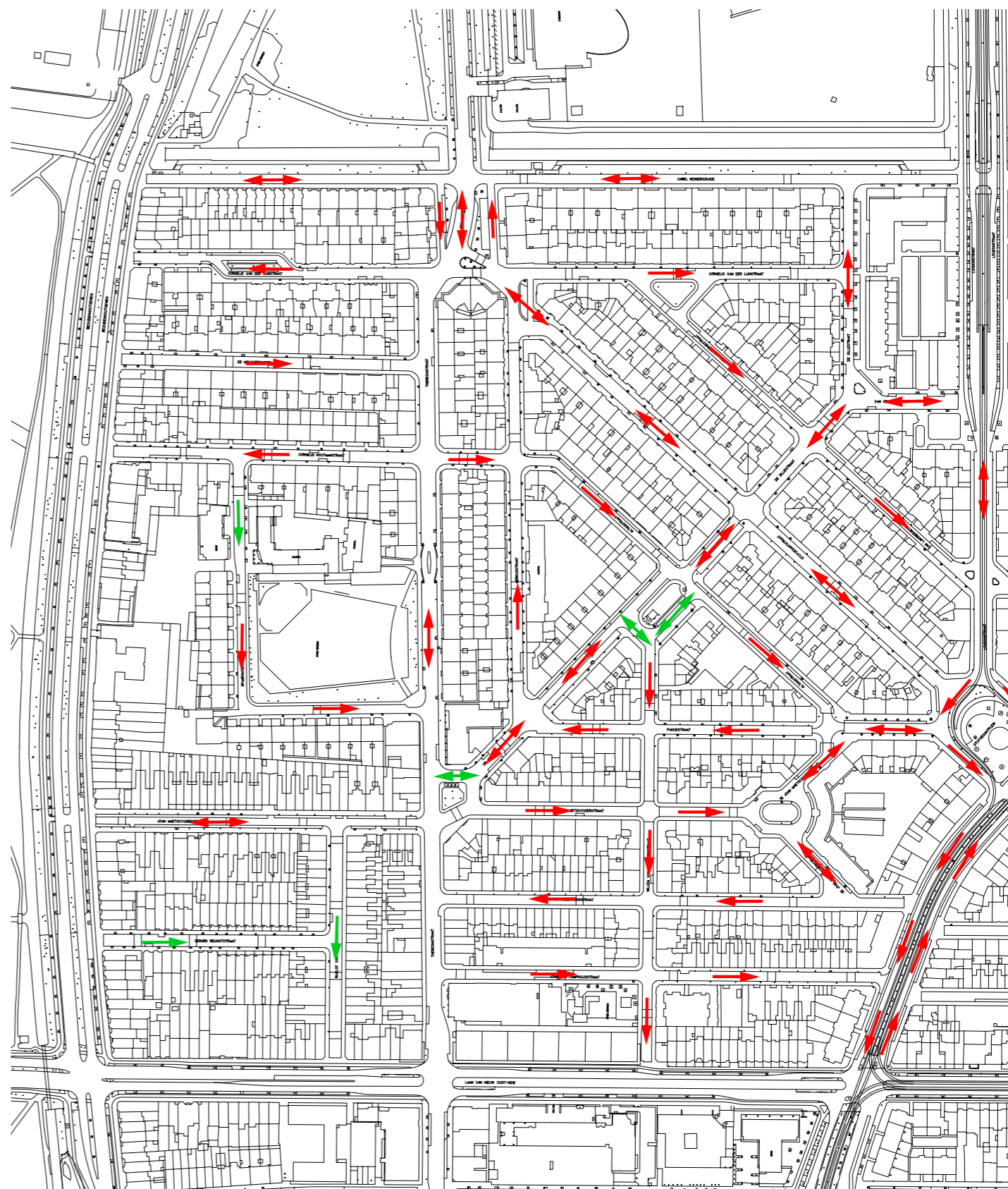
<b>Bomen Bezuidenhout Oost FASE 3</b>	bestaande bomen	bomen in het VO	te planten bomen	te kappen bomen	bomen handhaven
Cornelis Houtmanstraat	28	29	17	16	12
Cornelis van der Lijnstraat	26	14	10	22	4
De Eerensplein	13	20	20	13	0
De Moucheronstraat	14	16	9	7	7
De Sillestraat (straatgedeelte)	17	29	29	17	0
De Sillestraat (pleingedeelte)	17	37	37	17	0
Gerard Reijnstraat	22	26	16	12	10
Hendrik Zwaardcroonstraat	20	15	15	20	0
Joan Maetsuykerstraat deel 1	38	36	10	12	26
Joan Maetsuykerstraat deel 2	0	6	6	0	0
2e + 3e Joan Maetsuykerstraat	9	21	18	6	3
Johannes Camphuystraat	22	20	20	22	0
Merkusstraat	32	24	13	21	11
Pahudstraat	44	29	14	29	15
Rijklof van Goesstraat	9	7	5	7	2
Spaarwaterstraat	24	17	10	17	7
Theresiastraat	22	25	20	17	5
Pleintje Theresiastraat	8	8	8	8	0
Willem Outhoornstraat	9	20	20	9	0
<b>Totaal fase 3</b>	<b>374</b>	<b>399</b>	<b>297</b>	<b>272</b>	<b>102</b>

**balans: + 25 bomen**

# Huidige verkeerscirculatie

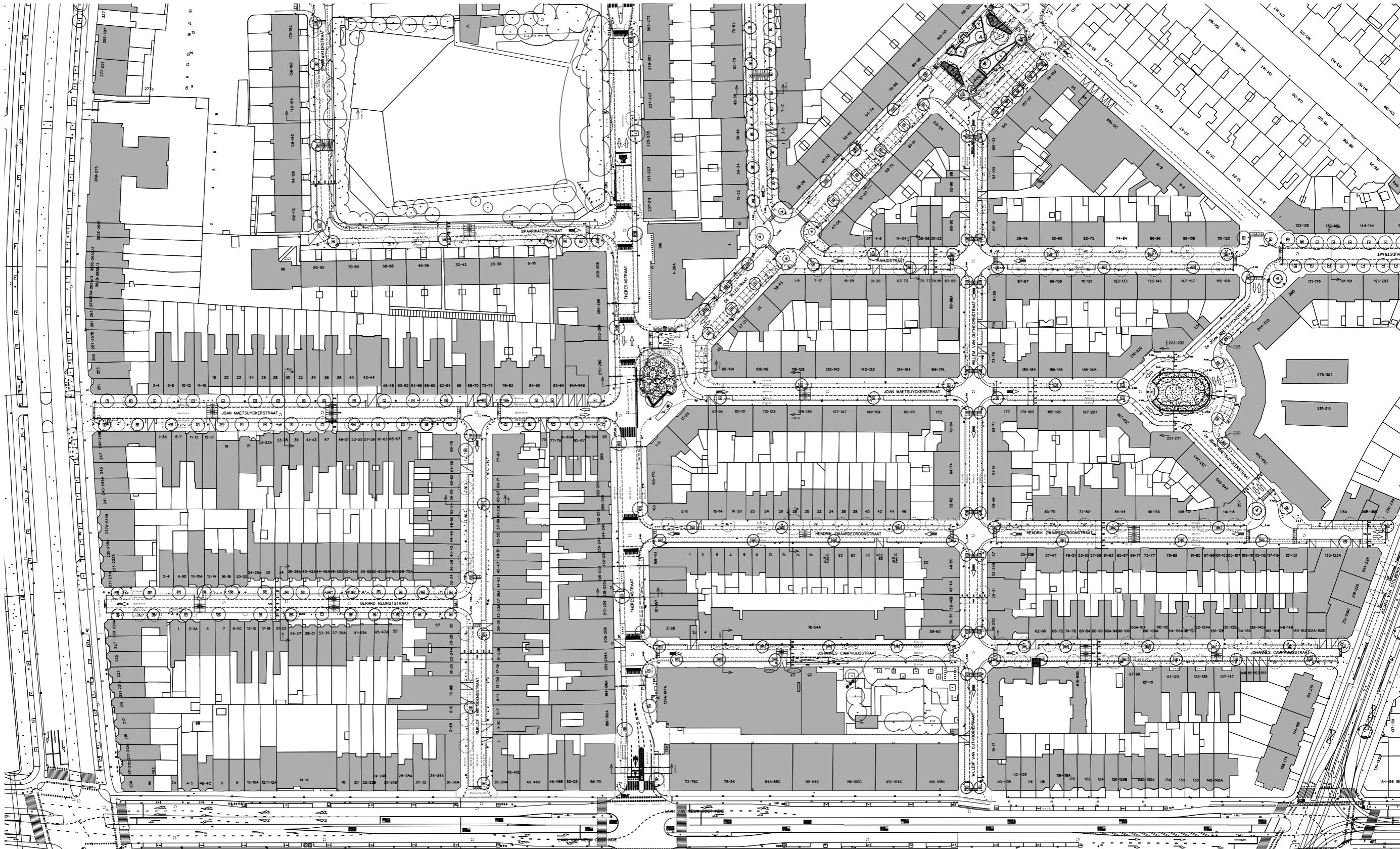


# Voorgestelde verkeerscirculatie



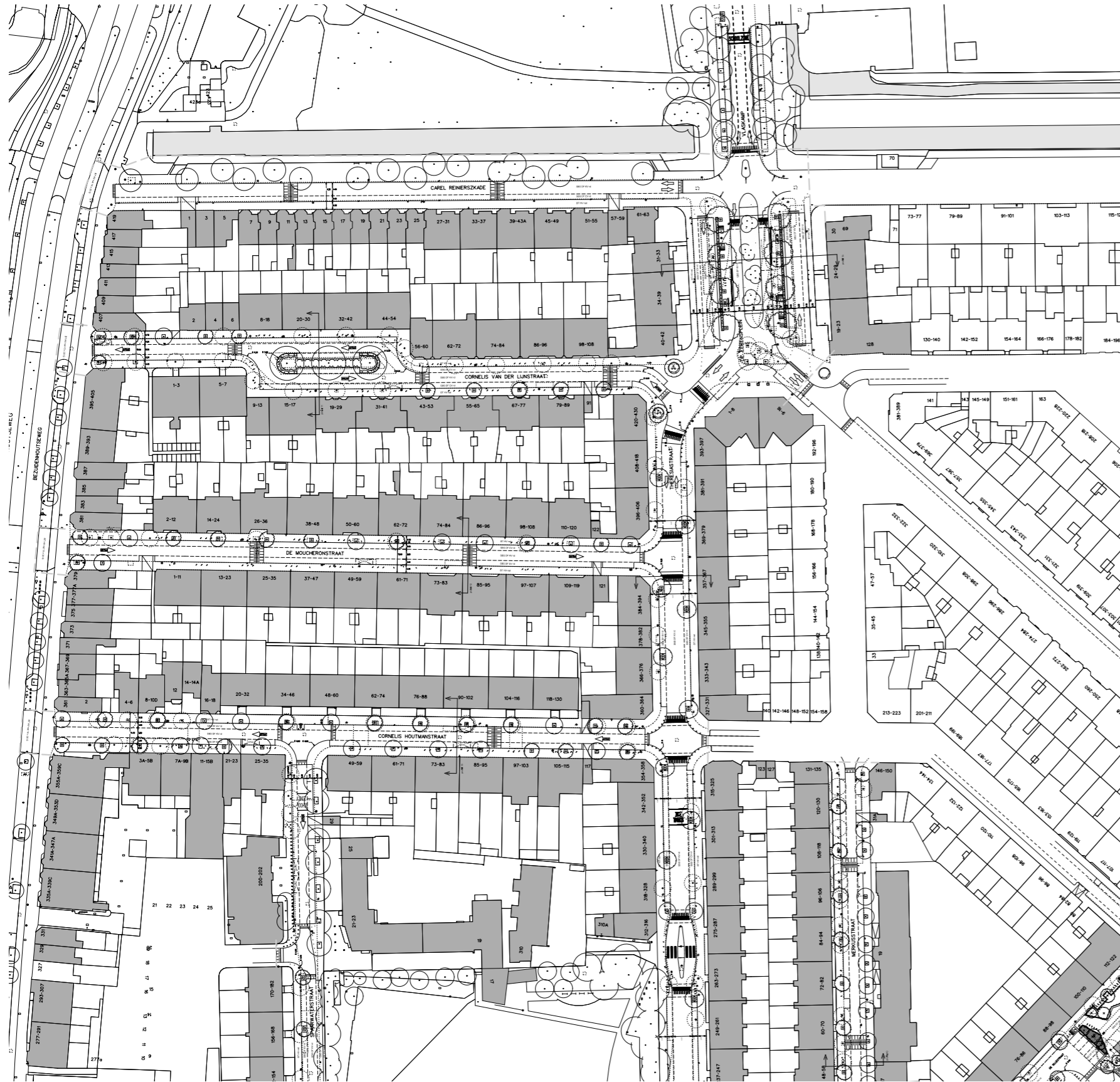


Overzichtskaart Bezuidenhout Oost fase 2  
(gedeelte tussen Laan van NOI en Spaarwaterveld)



Laan van NOI

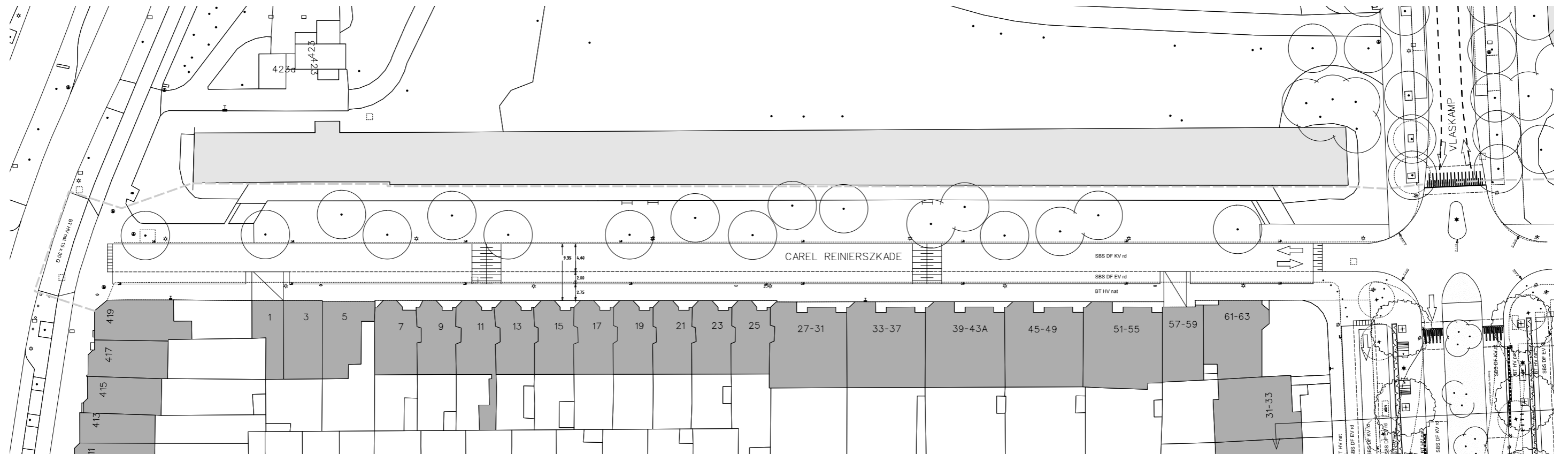
# Overzichtskaart Bezuidenhout Oost fase 3 (gedeelte tussen Spaarwaterveld en Carel Reinierskade)



## legenda voorlopig ontwerp

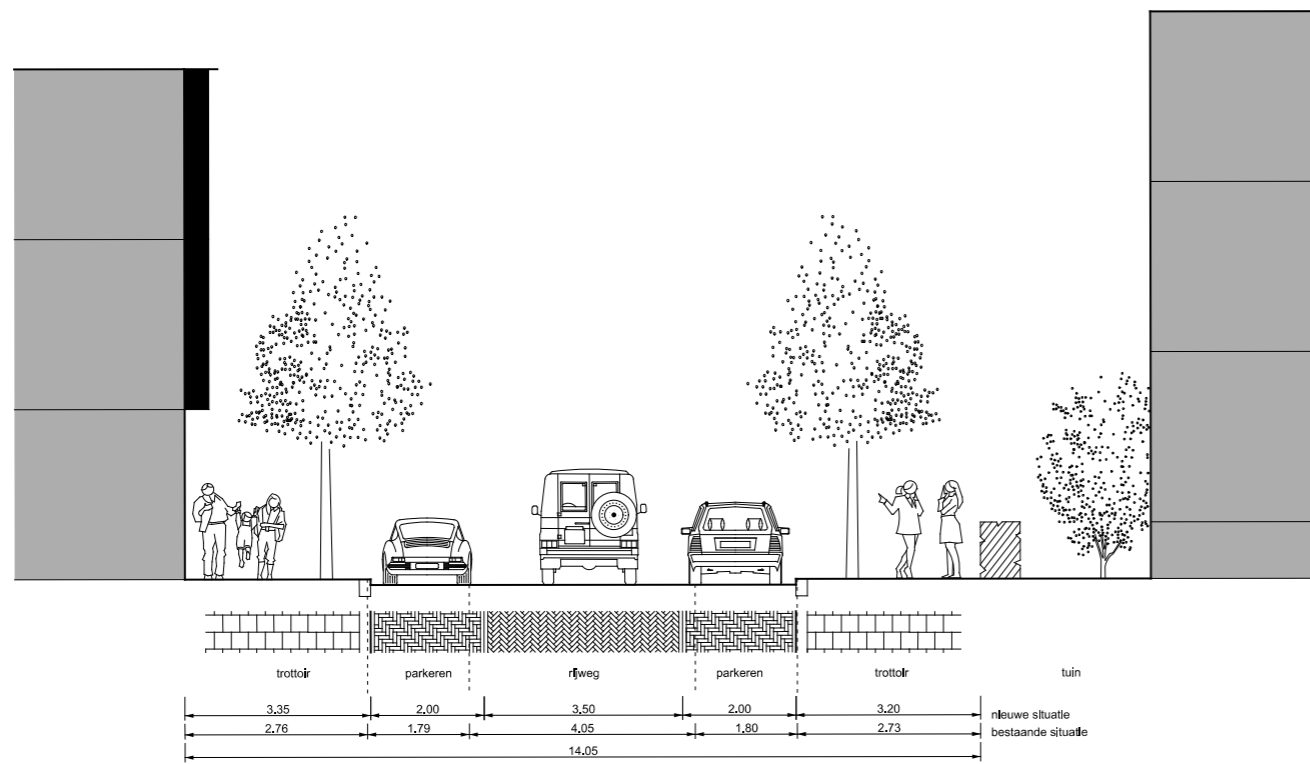
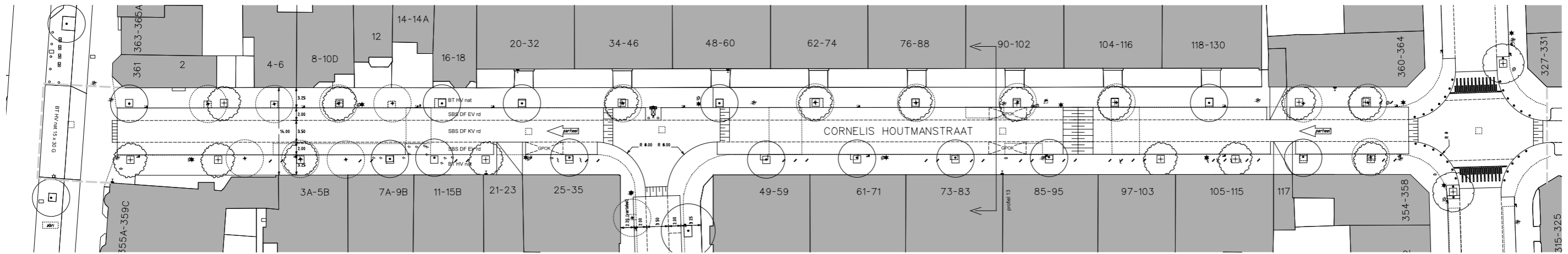
- bestaande boom
- te planten boom, 3e grootte
- te planten meer-stammige boom, 3e grootte
- te verwijderen boom
- haagbeplanting + hekwerk
- heesterbeplanting
- sierheesters / vaste planten
- te vervallen situatie
- anti-parkeerpaal, type Hagenaar
- camera
- verlichting
- afvalbak / papierbak / hondenpoepbak
- betaalautomaat
- ondergrondse restafval container
- boomkranen op trottoir, stalen hoekprofiel tussen langsparkeren
- fietsbeugel
- GPOK, bijzondere parkeerplaats - gehandicapten parkeerplaats op kenteken
- laden, bijzondere parkeerplaats - laden & lossen
- oplaa, bijzondere parkeerplaats - oplaadplek
- oplaadpaal
- parkeerstrook met aantal parkeerplaatsen
- inrit / uitritblokken
- drempel / plateau
- kunstwerk
- bushalte
- haltepaal
- zlelement beton
- BT HV 100, betontegel residentiekwaliteit trottoirs
- BT EV 2016 02, betontegel residentiekwaliteit, uitrit op pubfundatie
- SRS OF KV 14, straatbaksteen residentiekwaliteit rijweg
- SRS OF EV 10, straatbaksteen residentiekwaliteit parkeervakken
- SRS WF HV 10, straatbaksteen residentiekwaliteit trottoirs
- belijning
- éénrichtingsverkeer
- tweerichtingsverkeer
- werkgrens
- boomspiegel verhoogd

## VO Carel Reinierszkade



Carel Reinierszkade (De Eerensplein tot Bezuidenhoutseweg): huidige profiel wordt slechts minimaal aangepast om de bestaande bomen te kunnen handhaven, eenzijdige parkeerstrook 2.00 meter breed, plateau bij De Eerensplein, drempels toegevoegd, tweerichtingsverkeer gehandhaafd, Berlagemasten gehandhaafd;

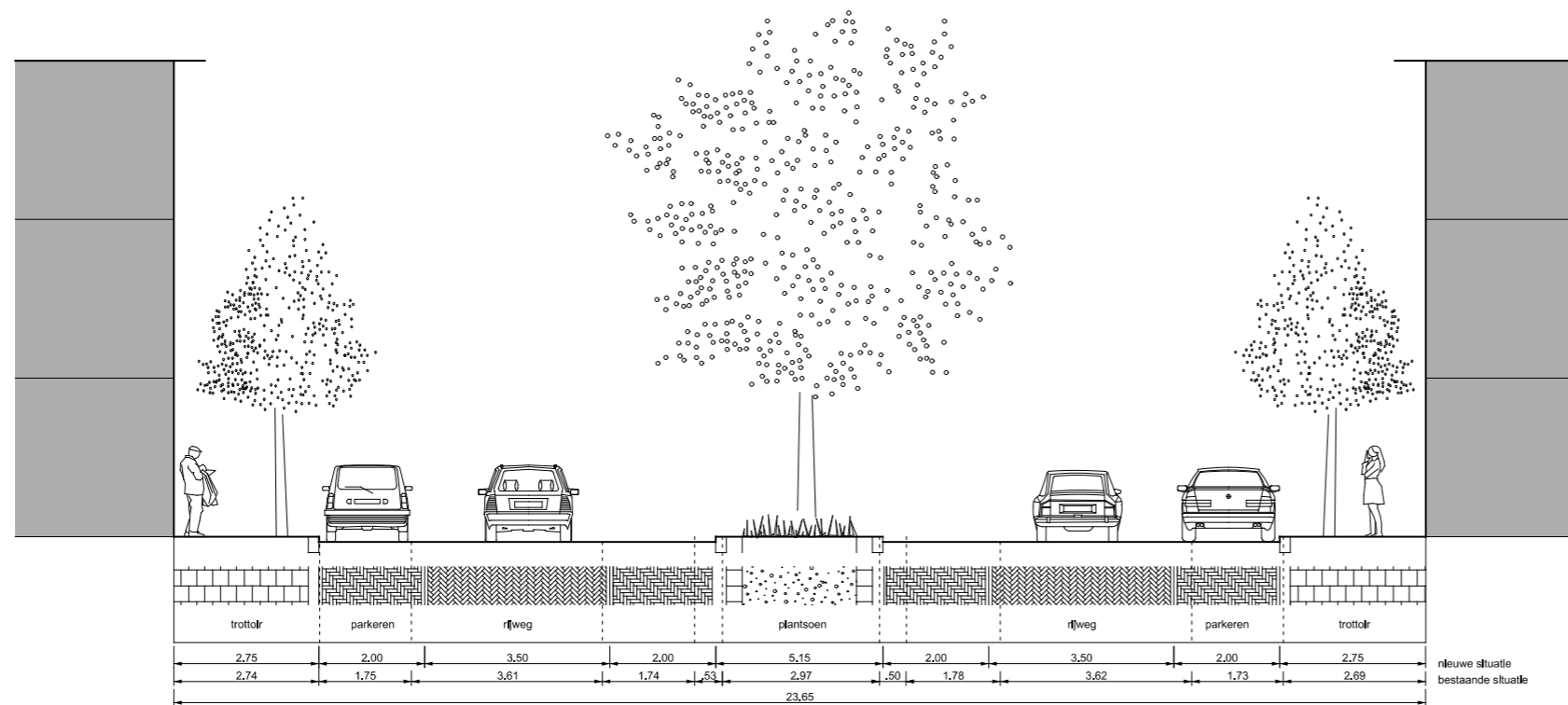
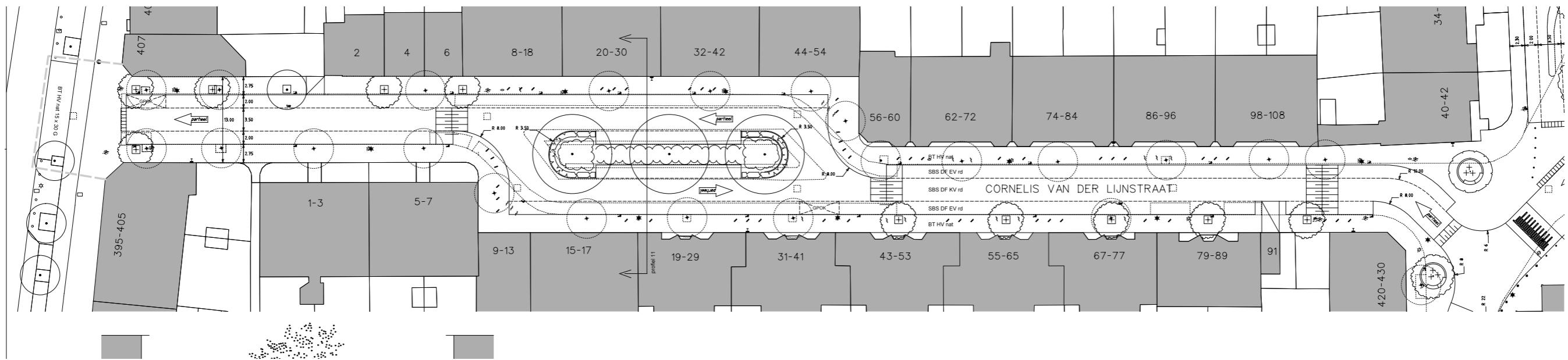
# VO Cornelis Houtmanstraat



profiel 1:100 CORNELIS HOUTMANSTRAAT

Cornelis Houtmanstraat (Theresiastraat tot Bezuidenhoutseweg): huidige profiel gehandhaafd, inrit-constructie bij Theresiastraat, deels nieuwe boombeplanting in het trottoir, deels boombeplanting in trottoir gehandhaafd;

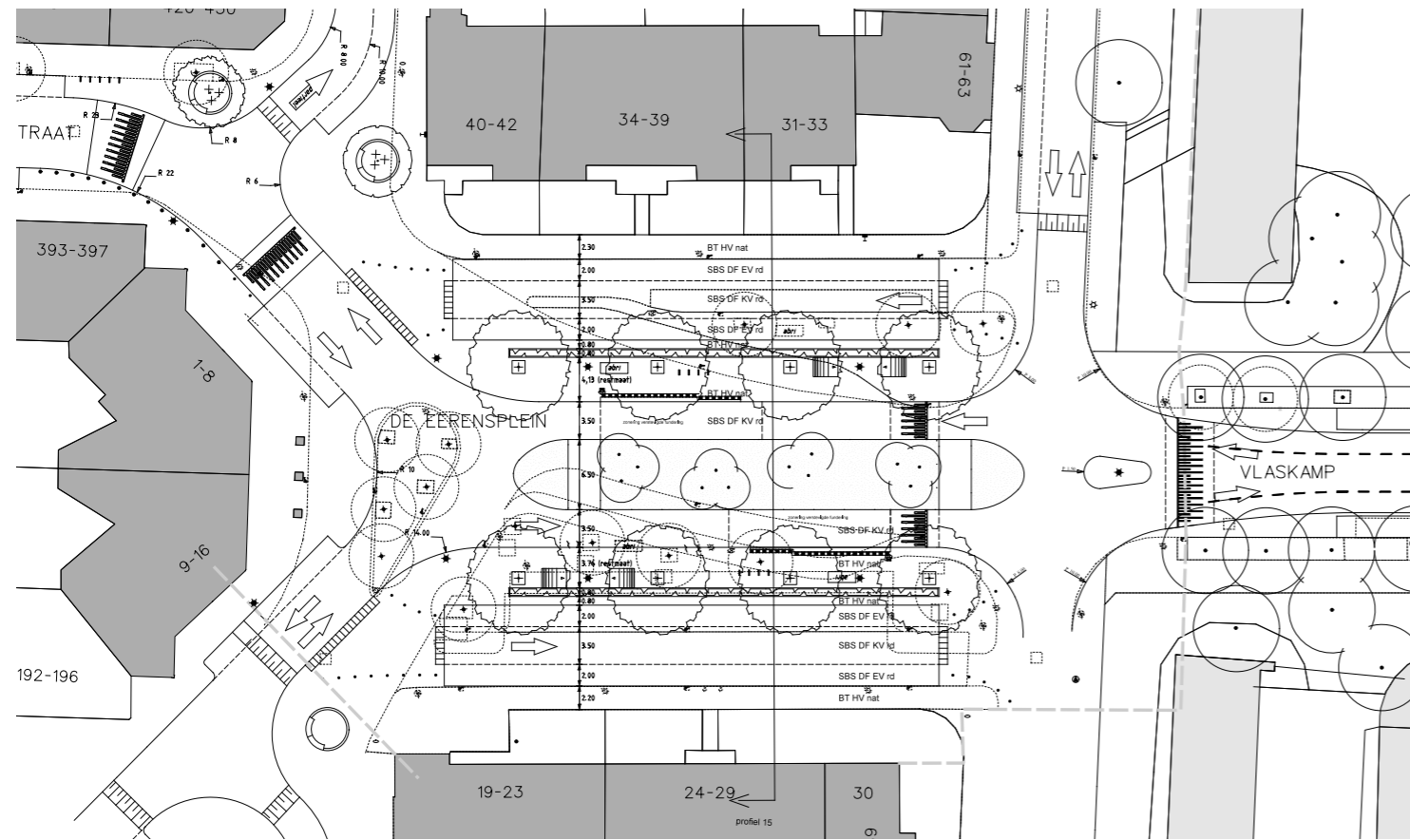
# VO Cornelis van der Lijnstraat



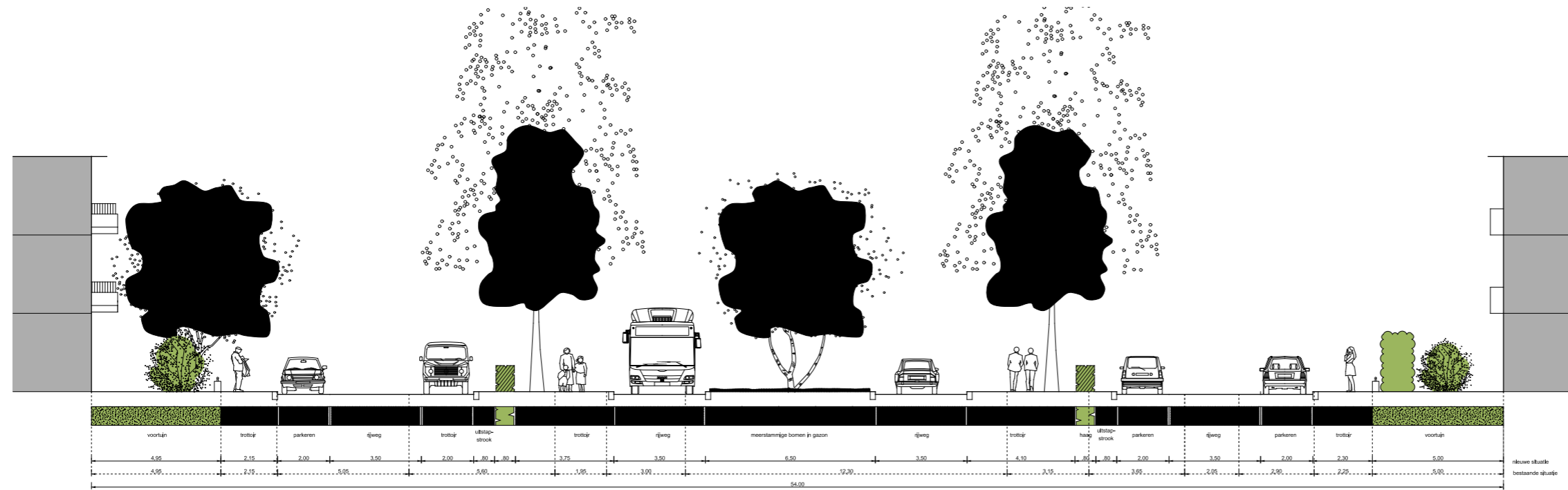
profiel 1:100 CORNELIS VAN DER LIJNSTRAAT

Cornelis van der Lijnstraat (De Eerensplein tot Bezuidenhoutseweg): huidige profiel gehandhaafd, éénrichtingsverkeer, deels nieuwe boombeplanting in het trottoir, deels boombeplanting in trottoir gehandhaafd, drempels toegevoegd; parkeertekort-ca. 10 parkeerplaatsen –parkeer capaciteit Bezuidenhoutseweg biedt voldoende ruimte om het tekort op te vangen;

# VO De Eerensplein

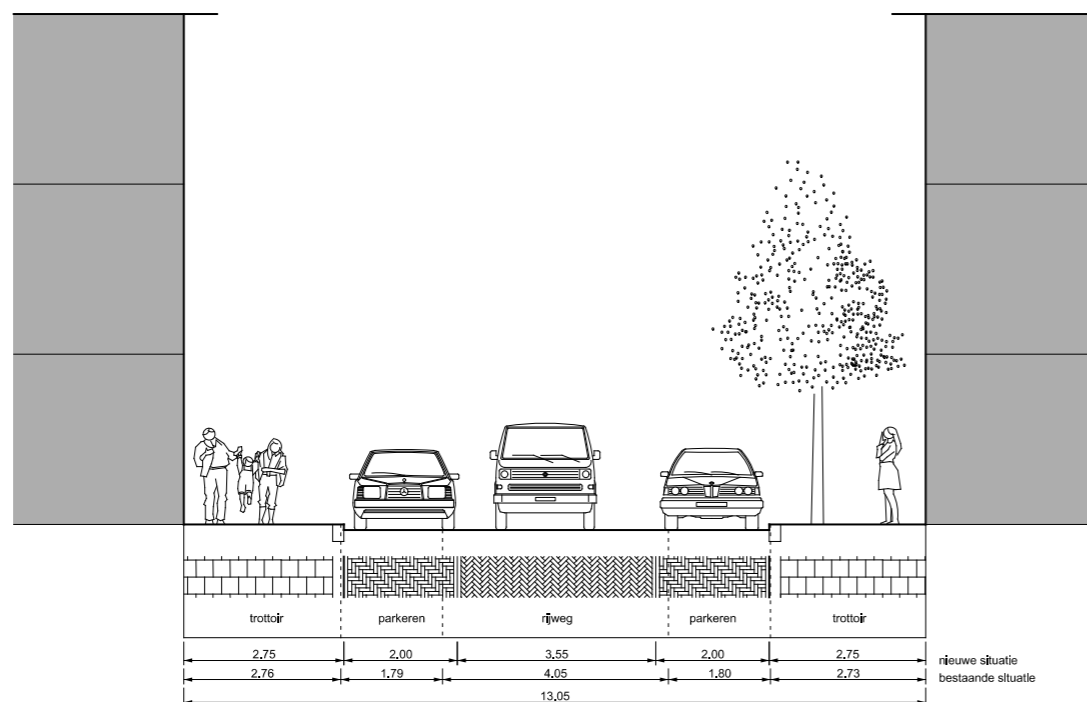
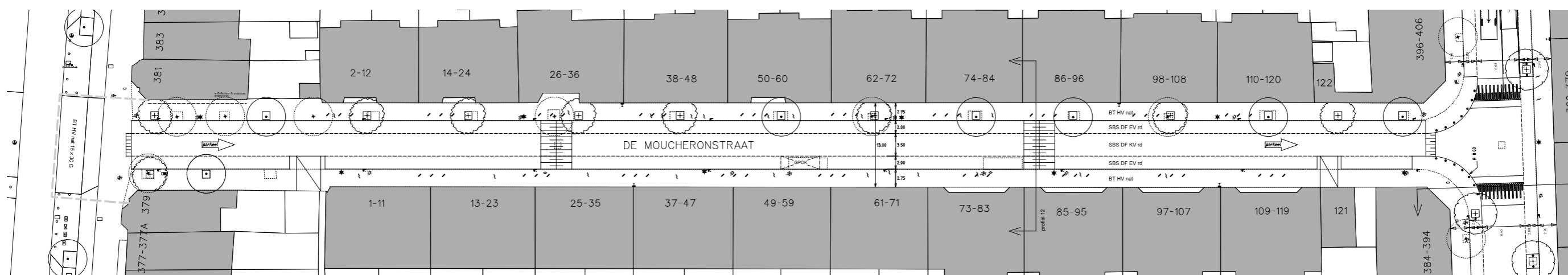


Op het De Eerensplein geeft de aanpassing van 50 naar 30 km regiem ruimte voor een andere inrichting. Het plein wordt meer symmetrisch van opzet, met een centraal gelegen groene middenberm met aan weerszijden twee rijbanen, waarop ook de bus halteert. Aan de beide huizenzijden is het parkeren gesitueerd langs een tweetal parkeerstraatjes. Om het onderscheid met de hoofdrijbaan voldoende duidelijk te maken is er voor gekozen om de parkeerstraatjes doormiddel van poortconstructies aan te sluiten op de overige rijbanen. De middenberm op het De Eerensplein betekent ook een kleine aanpassing van de het laatste gedeelte van de Vlaskamp. Het middeneilandje op de kruising betekent een belangrijke verbetering van de overstekbaarheid, ten koste van 6 parkeerplaatsen op de Vlaskamp.



profiel 1:100 DE EERENSPLEIN

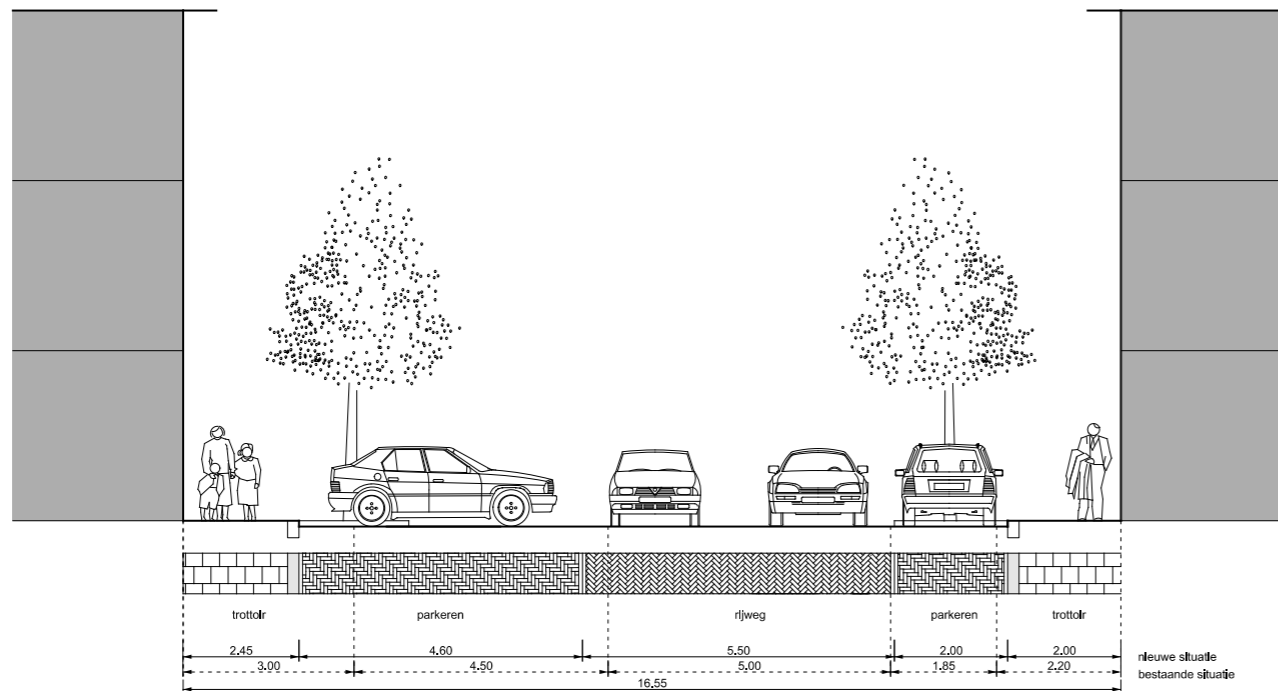
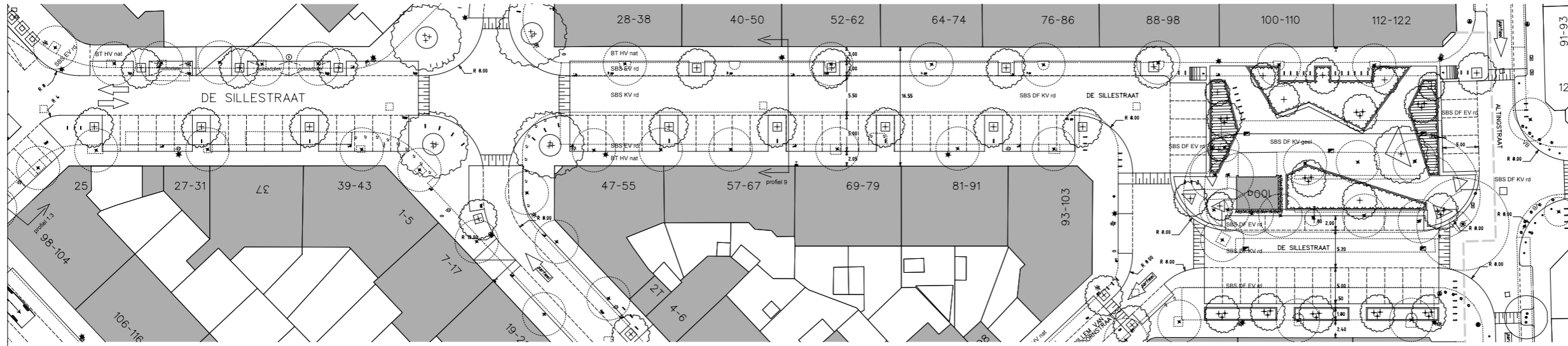
# VO De Moucheronstraat



profiel 1:100 DE MOUCHERONSTRAAT

De Moucheronstraat: huidige profielindeling gehandhaafd, éénrichtingsverkeer, inritconstructie zijde Theresiastraat, deels nieuwe boombeplanting in het trottoir, deels boombeplanting in trottoir gehandhaafd;

# VO De Sillestraat

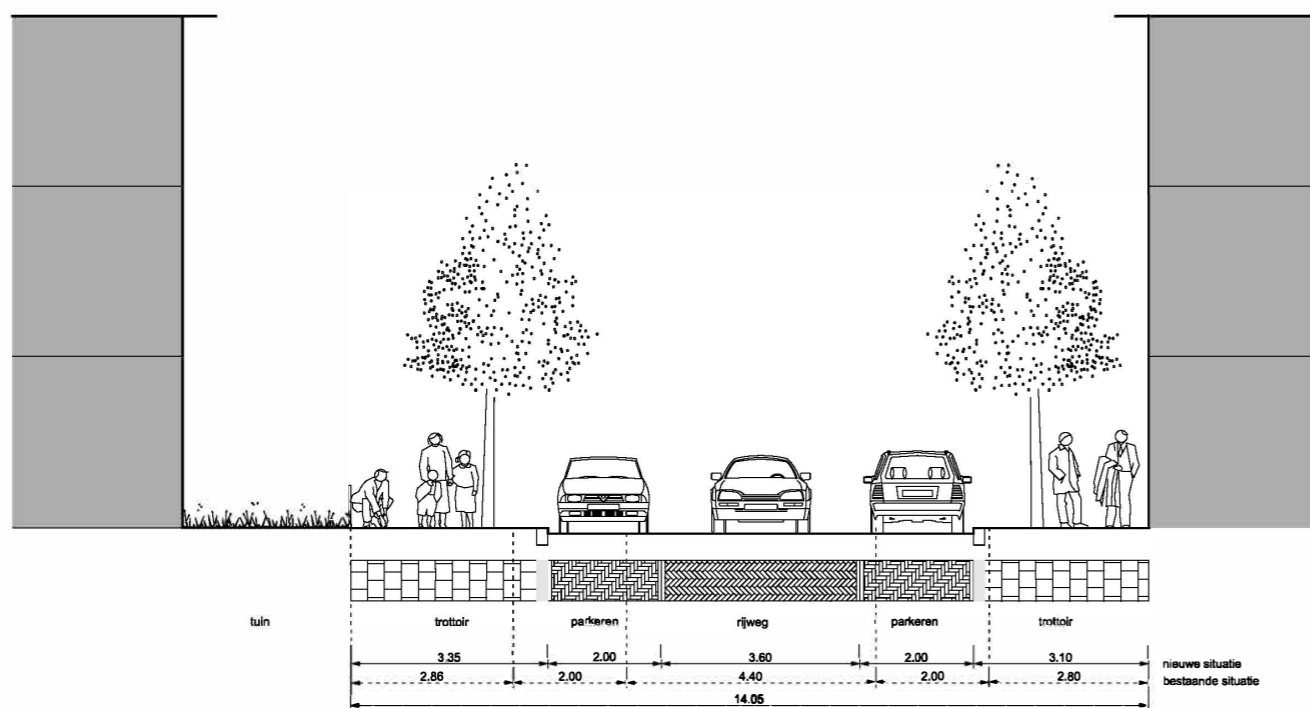
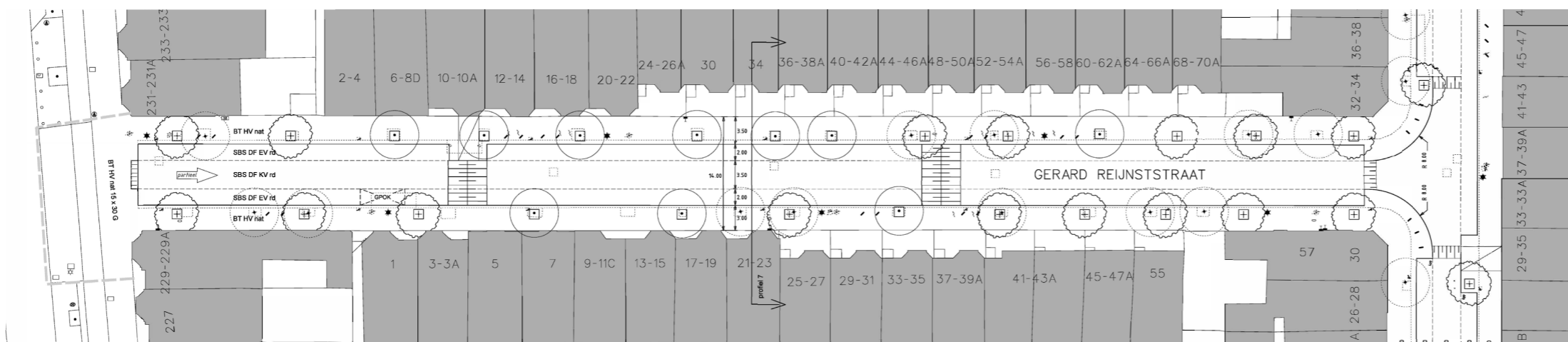


profiel 1:100 DE SILLESTRAAT

De Sillestraat (Altingstraat tot Theresiastraat): huidige profiel met haaks parkeren gehandhaafd, gestoken parkeervakken iets verlengd ten kosten van het trottoir, gedeelte tussen Pahudstraat en Theresiastraat langs parkeren aan één zijde vervangen door haaks-parkeren, tweerichtingsverkeer, nieuwe boombeplanting;



# VO Gerard Reijnstraat

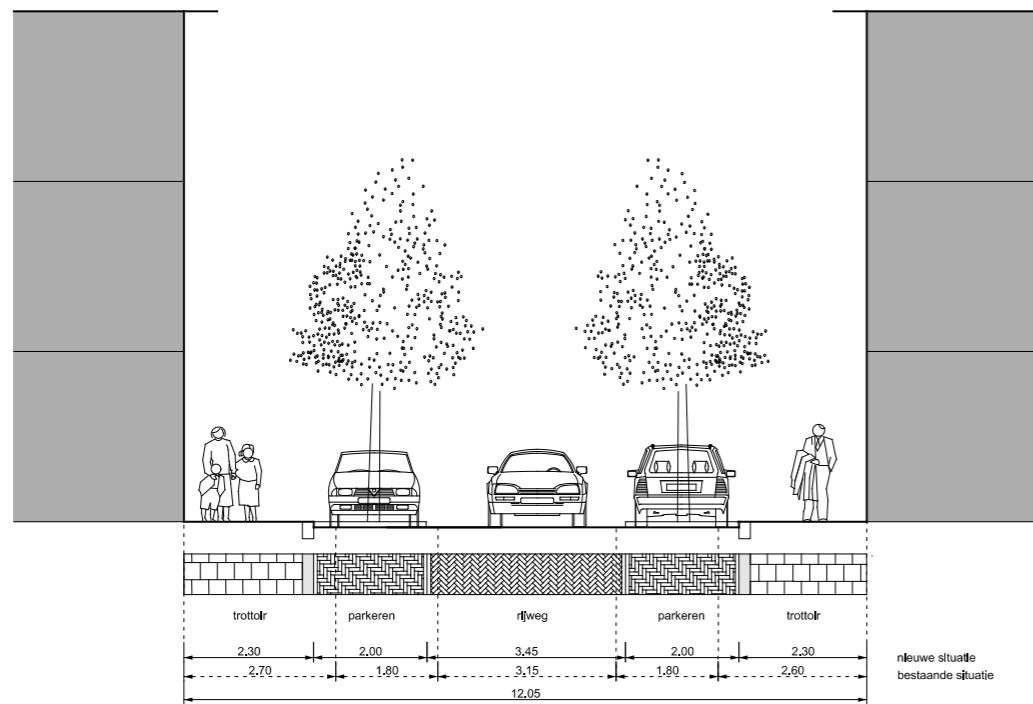
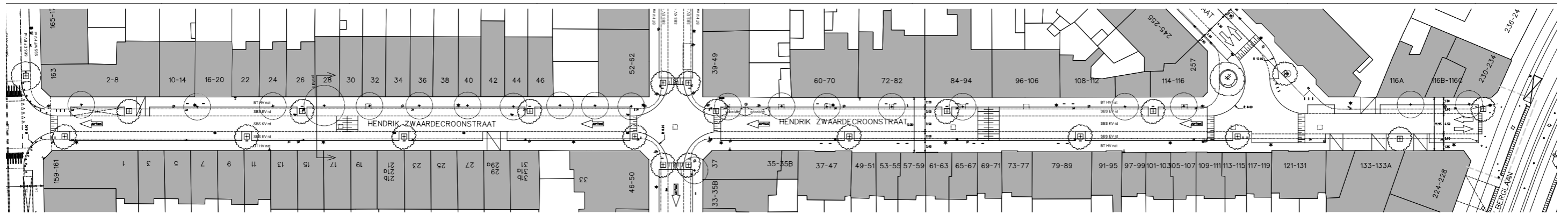


profiel 1:100

GERARD REIJNSTRAAT

Gerard Reijnstraat: kleine versmalling van de rijbaan (3,60 m.) ten gunste van het trottoir, éénrichtingsverkeer richting Rijklof van Goenstraat, deels nieuwe boombeplanting in het trottoir, deels boombeplanting in trottoir gehandhaafd, klassieke lichtmasten gehandhaafd;

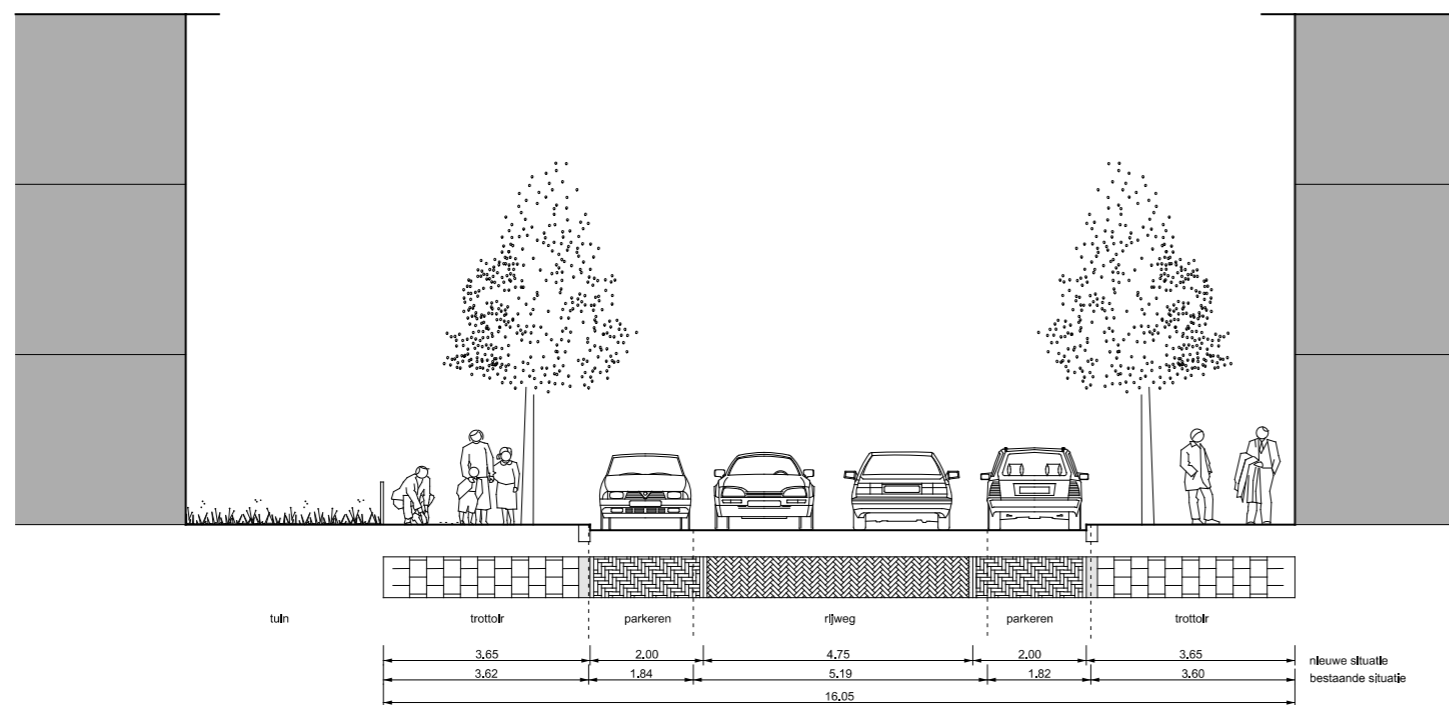
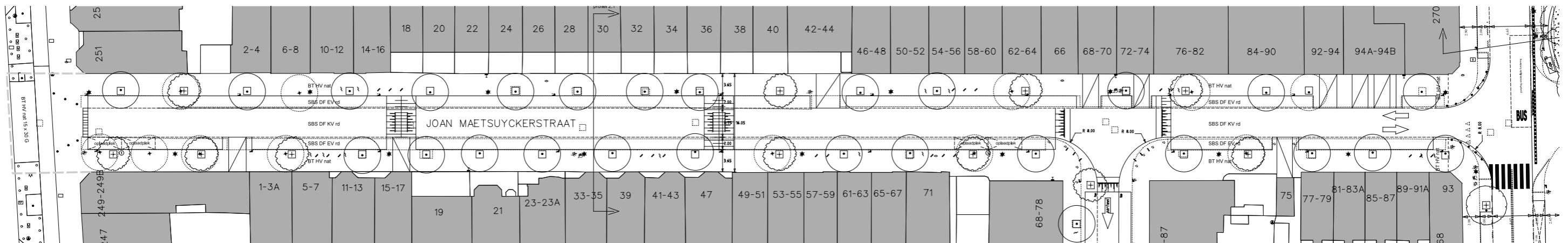
# VO Hendrik ZwaardeCroonstraat



profiel 1:100 HENDRIK ZWAARDECROONSTRAAT

Hendrik ZwaardeCroonstraat: kleine versmalling van de trottoirs ten gunste van rijbaan en parkeervakken, nieuwe bomen verdeeld over beide zijden van de straat in de parkeerstrook, éénrichtingsverkeer;

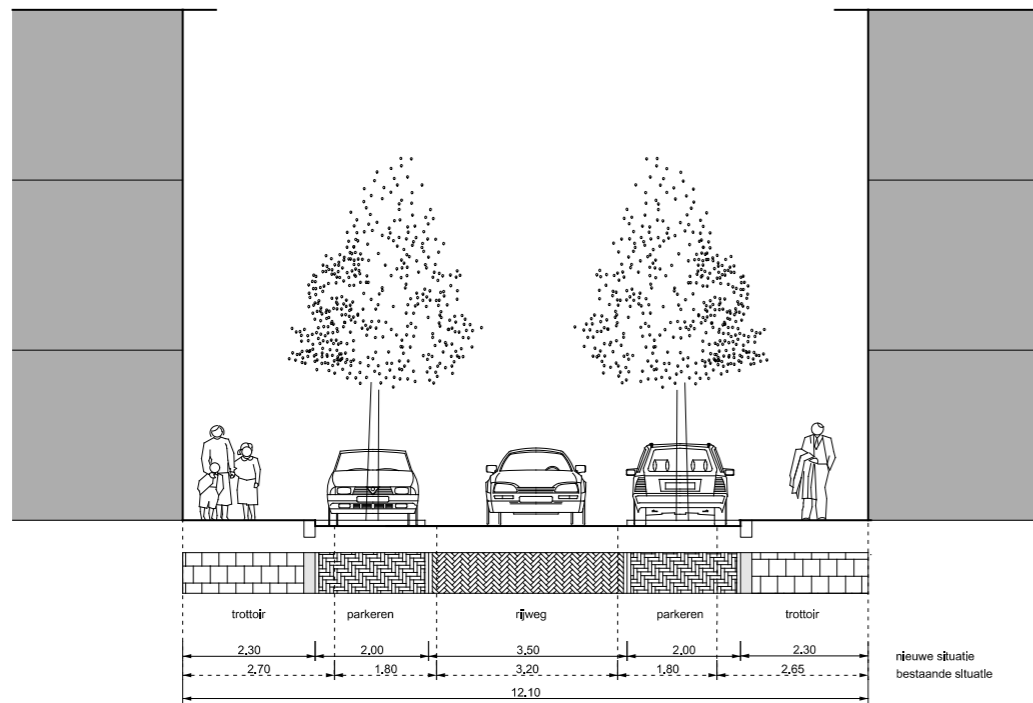
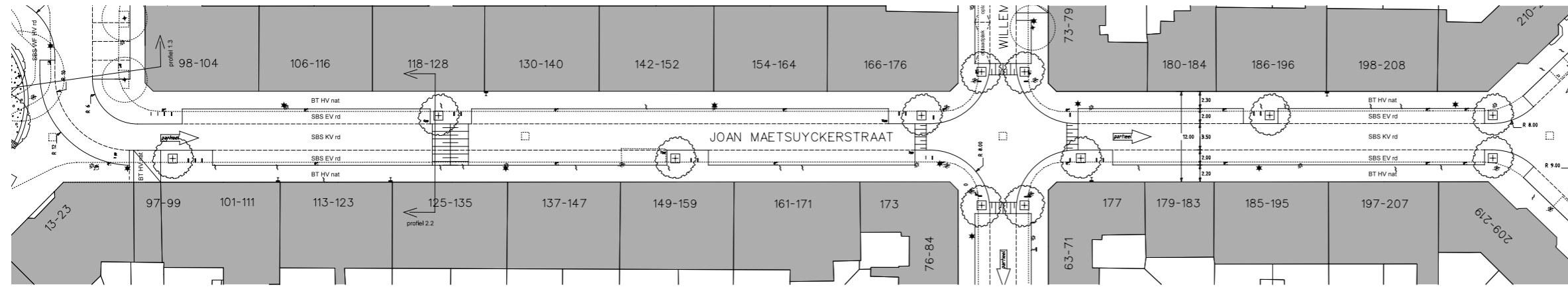
# VO Joan Maetsuckerstraat deel 1



*profiel 1:100* **JOAN MAETSUYCKERSTRAAT 1ste deel**  
PROFIEL: RIJBAAN 4.75 METER

Joan Maetsuyckerstraat (Theresiastraat tot Bezuidenhoutseweg): huidig profiel gehandhaafd, boombeplanting gehandhaafd, fietsenbeugels op breed trottoir, klassieke lichtmasten gehandhaafd;

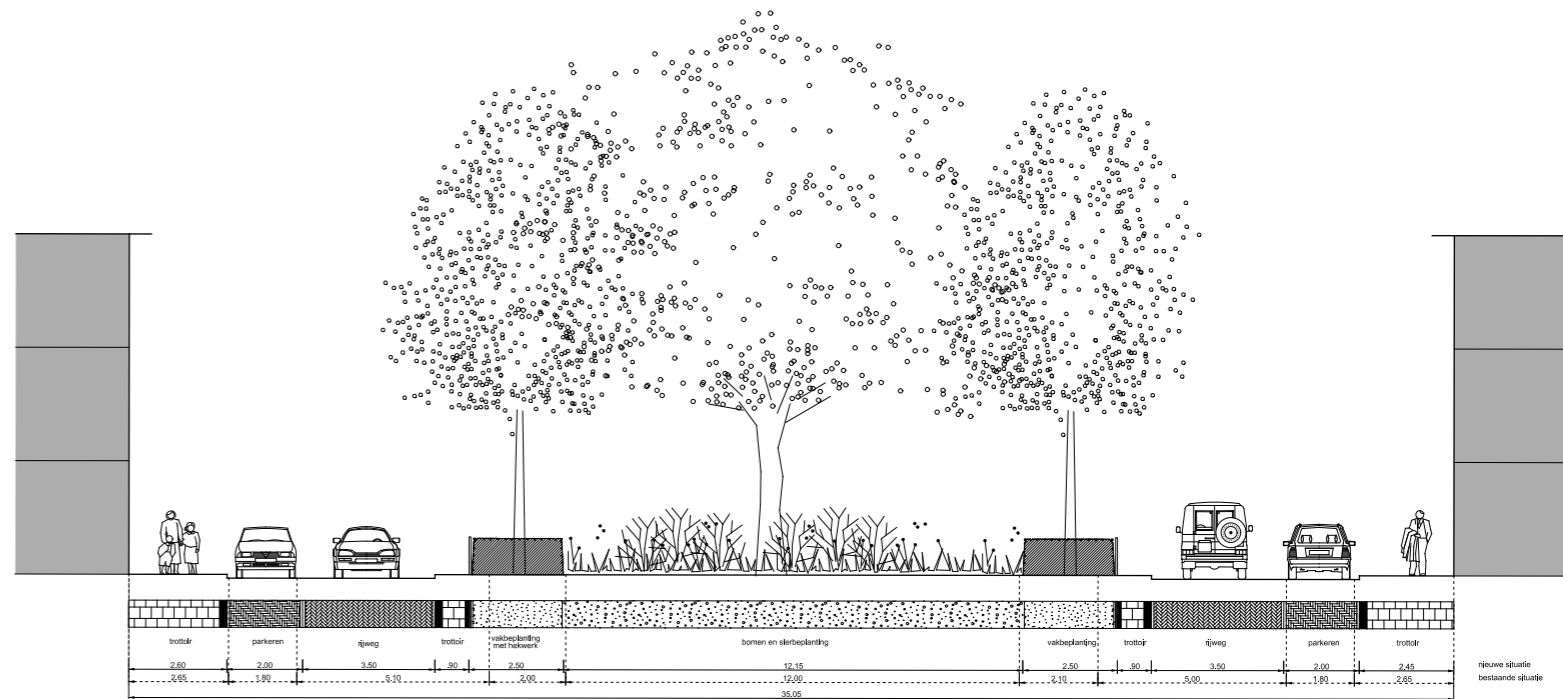
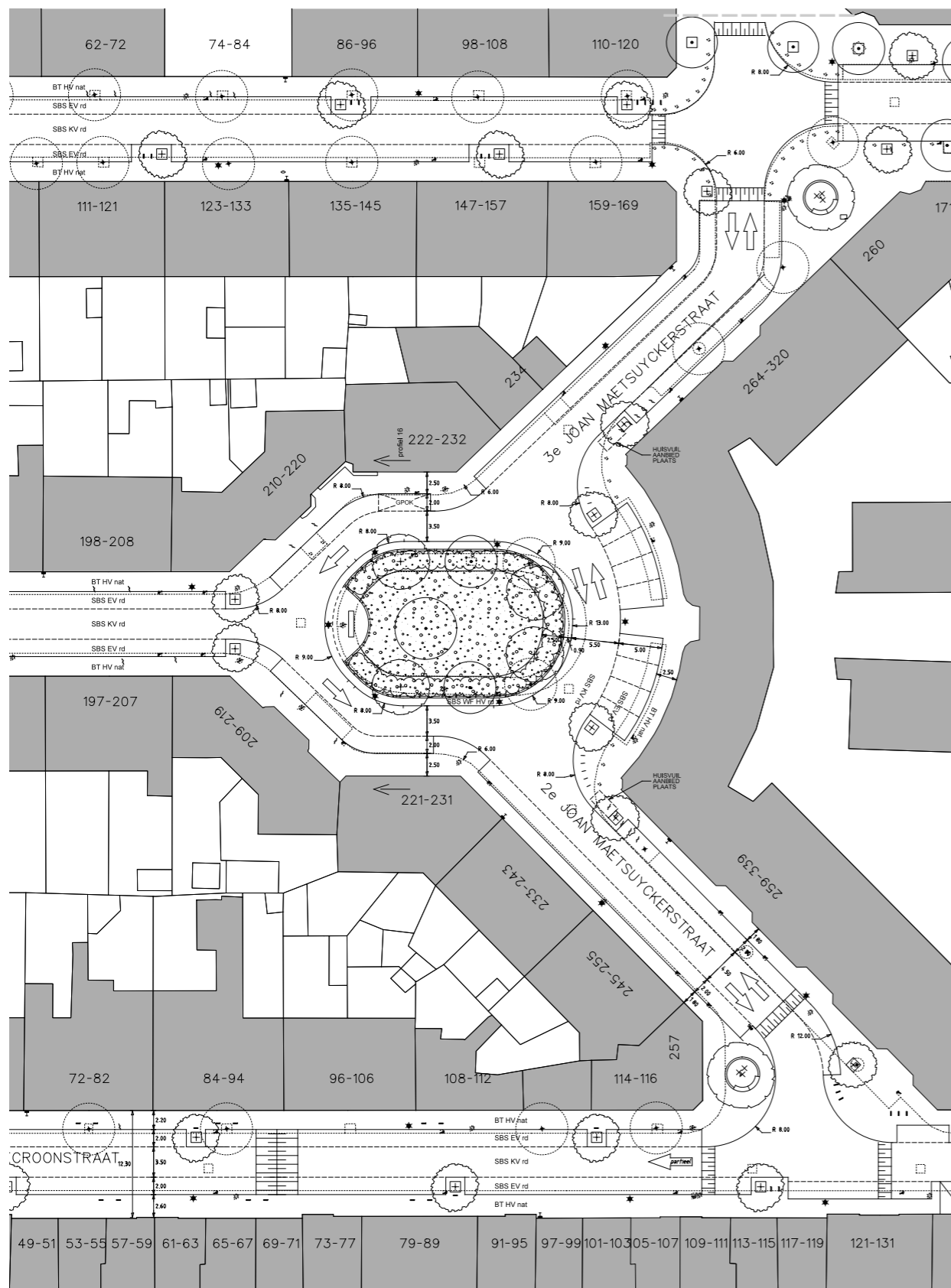
# VO Joan Maetsuyckerstraat deel 2



profiel 1:100 **JOAN MAETSUYCKERSTRAAT 2e deel**  
PROFIEL: RIJBAAN 3.50 METER

Joan Maetsuyckerstraat / 2e Joan Maetsuyckerstraat / 3e Joan Maetsuyckerstraat: kleine versmalling van de trottoirs ten gunste van rijbaan en parkeervakken, éénrichtingsverkeer, nieuwe boombeplanting in de parkeerstrook; beplanting op het pleintje vernieuwen;

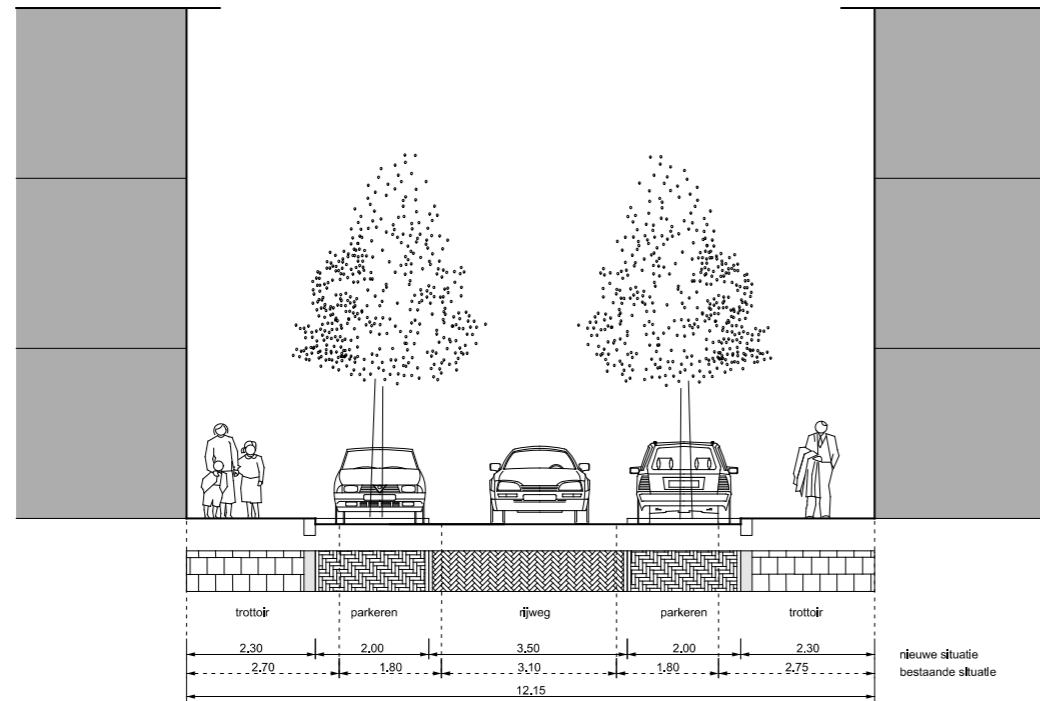
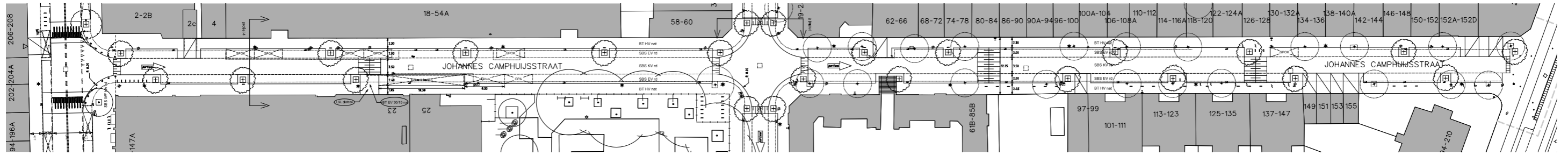
# VO 2e en 3e Joan Maetsuyckerstraat + pleintje



profiel 1:100

JOAN MAETSUYCKERPLEIN  
PROFIEL: RIJBAAN 3,50 METER

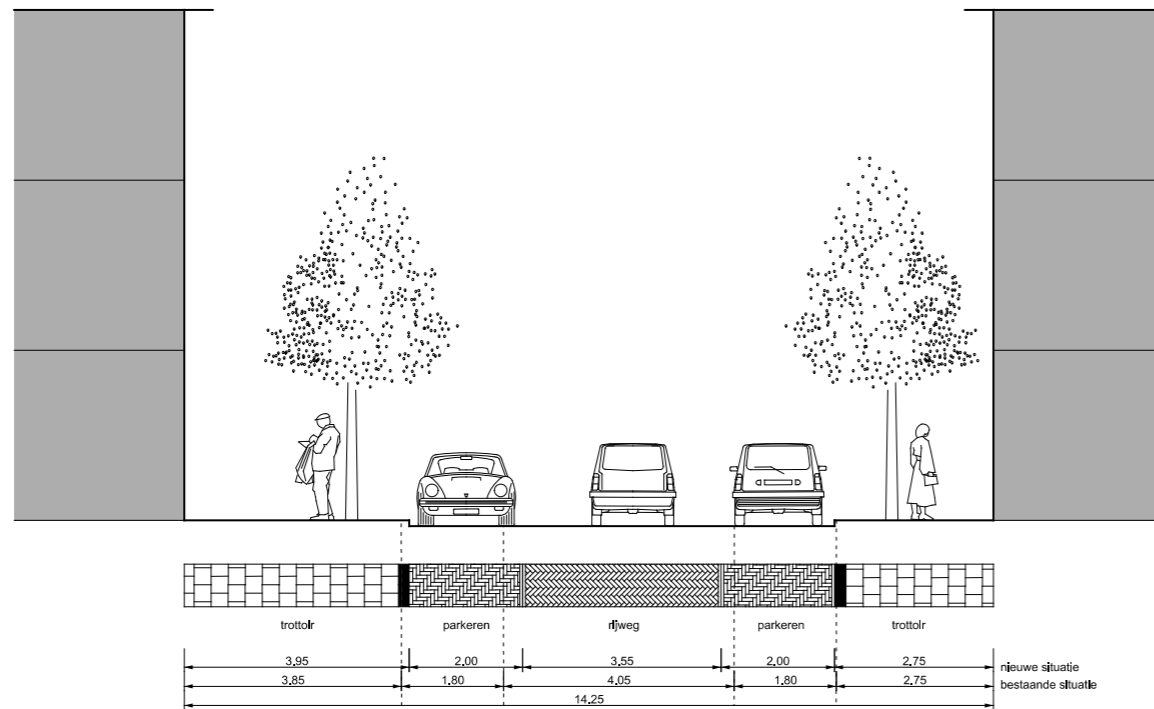
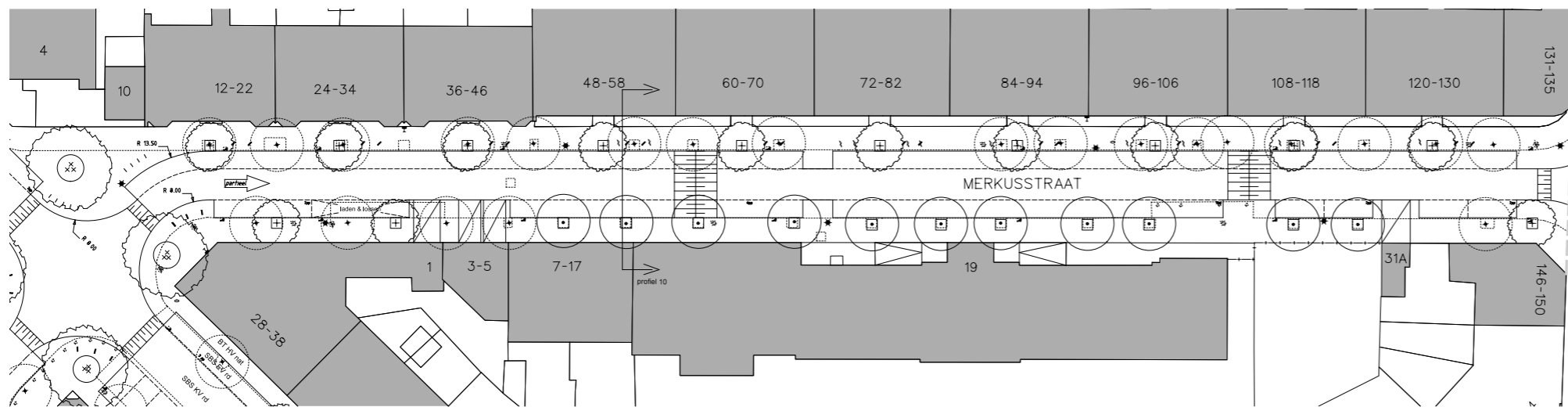
# VO Johannes Camphuijsstraat



*profiel 1:100* **JOHANNES CAMPHUIJSSTRAAT**  
PROFIEL: RIJBAAN 3.50 METER

Johannes Camphuijsstraat (Juliana van Stolberglaan tot Theresiastraat): kleine versmalling van de trottoirs ten gunste van rijbaan en parkeervakken, éénrichtingsverkeer, plateau aan de zijde Theresiastraat, nieuwe boombeplanting;

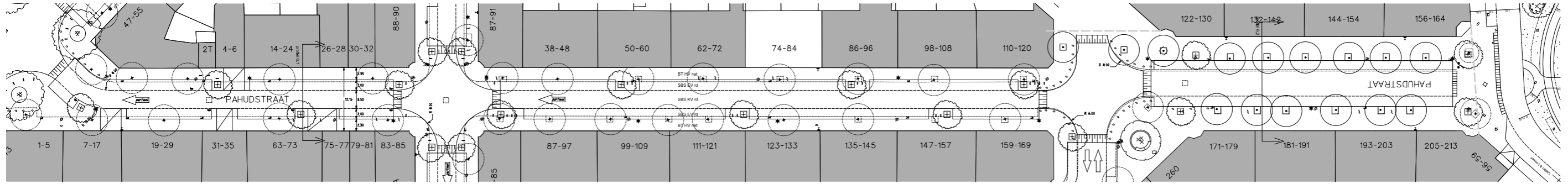
# VO Merkusstraat



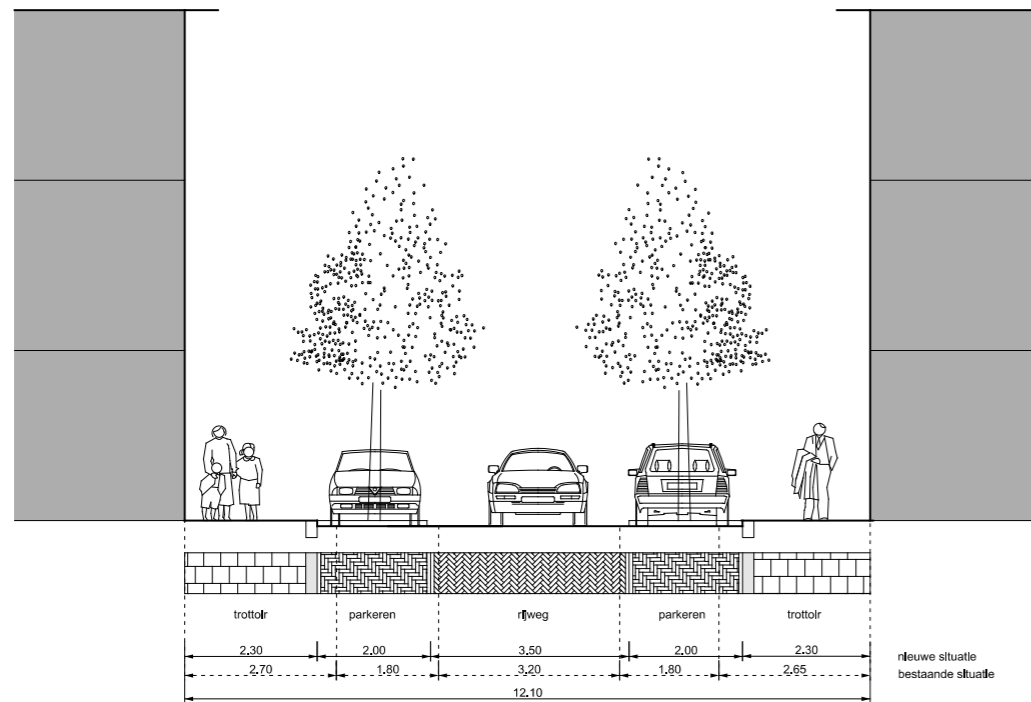
profiel 1:100 MERKUSSTRAAT

Merkusstraat (Altingstraat tot De Sillestraat): kleine versmalling van de rijbaan ten gunste van het trottoir, éénrichtingsverkeer, nieuwe boombeplanting aan de even zijde in trottoir, boombeplanting aan de onevenzijde in trottoir gehandhaafd. kruispunt bij De Sillestraat gereconstrueerd (ruimere trottoirhoeken);

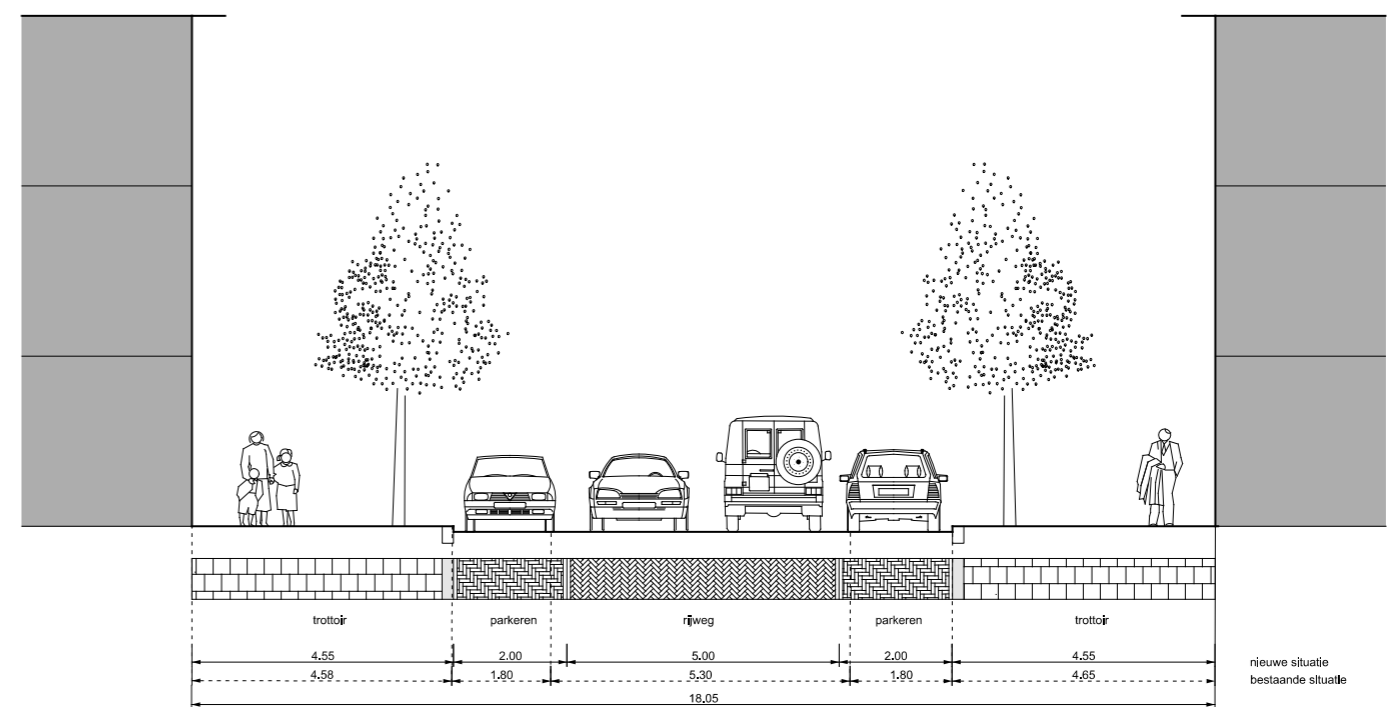
# VO Pahudstraat



Pahudstraat: in het smalle deel tussen Altingstraat en De Sillestraat kleine versmalling van de trottoirs ten gunste van rijbaan en parkeervakken met éénrichtingsverkeer en nieuwe boombeplanting in de parkeerstrook, in het brede deel tussen Altingstraat en Stuyvesantplein profiel ongewijzigd met tweerichtingsverkeer en bestaande boombeplanting in het trottoir.



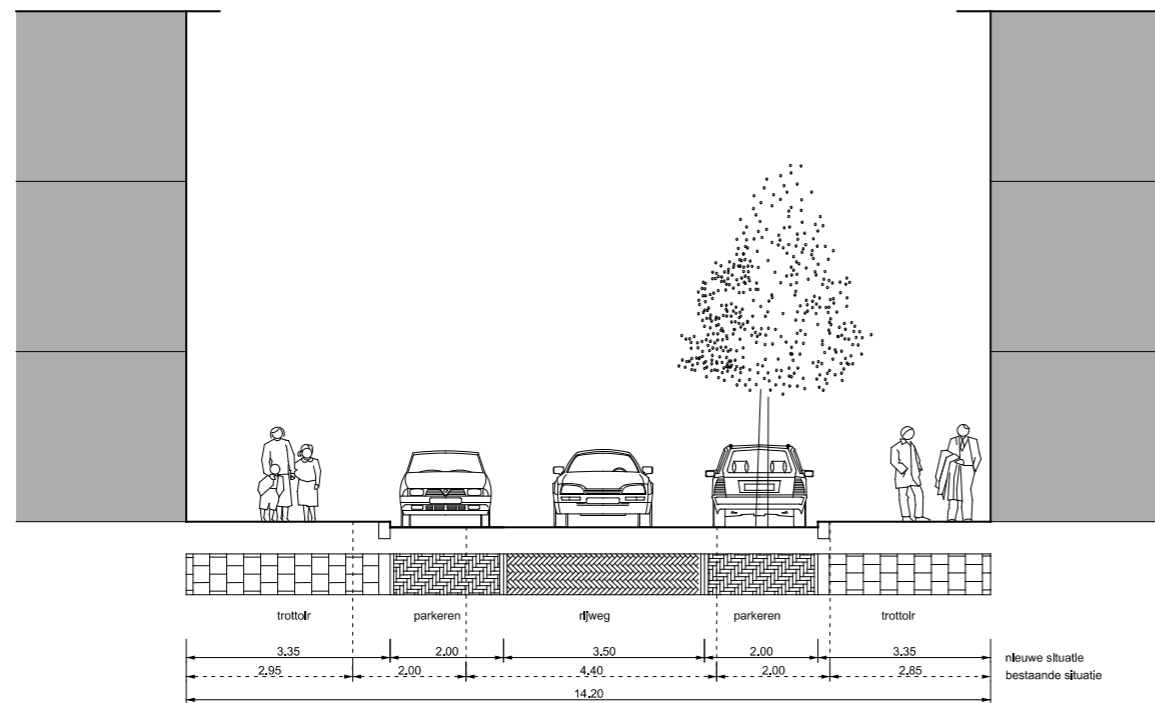
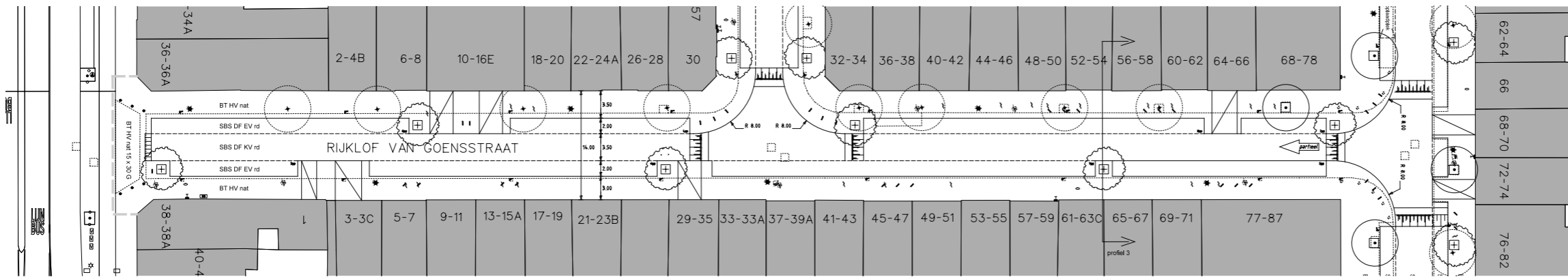
profiel 1:100 PAHUDSTRAAT  
PROFIEL: RIJBAAN 3.50 METER



profiel 1:100 PAHUDSTRAAT



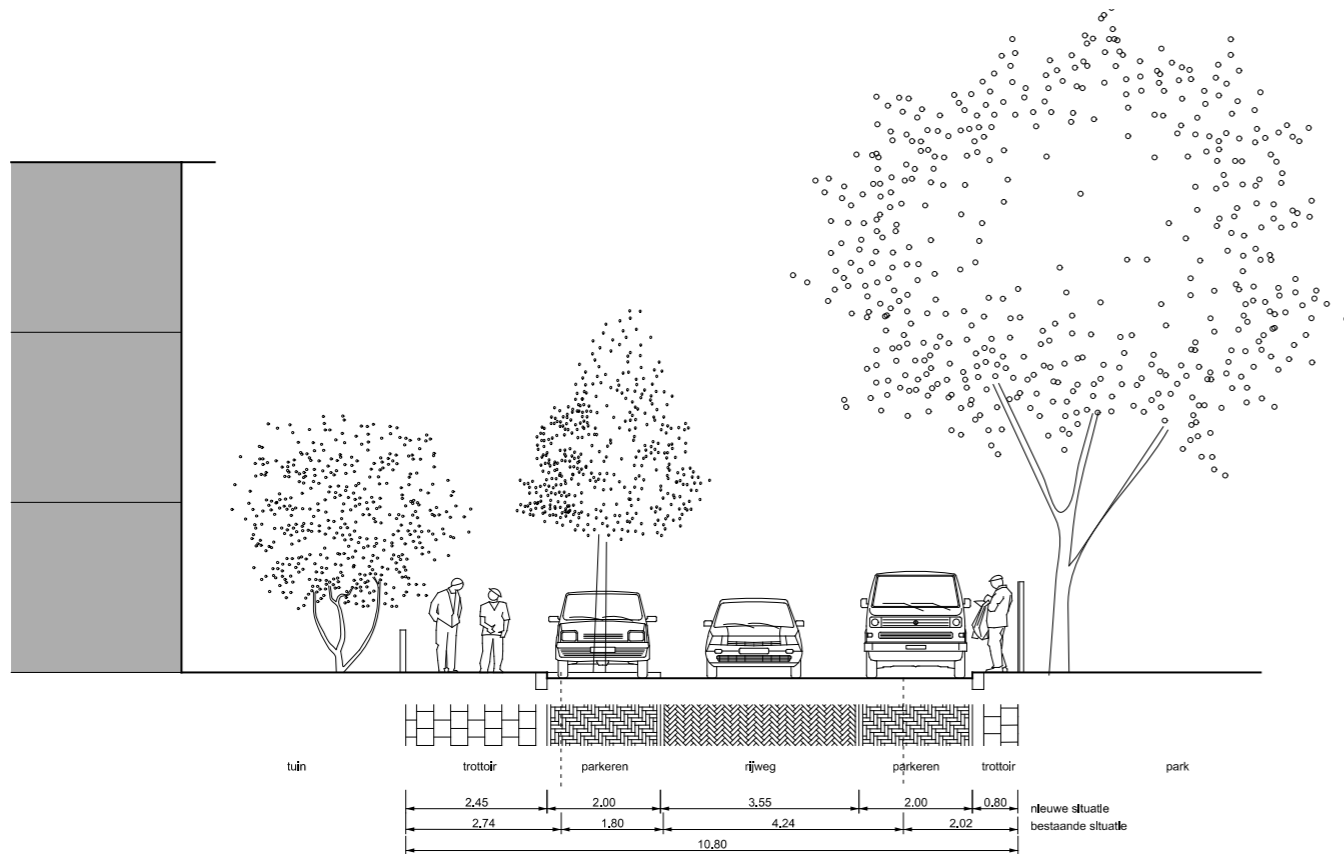
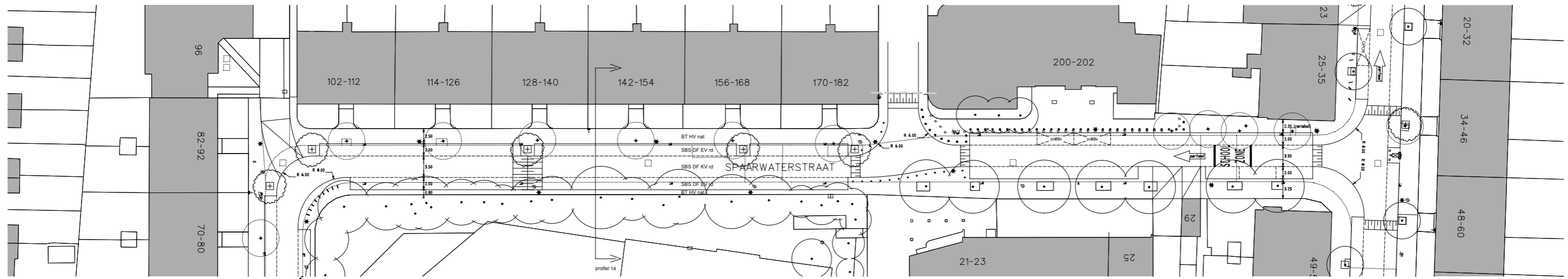
# VO Rijklof van Goensstraat



profiel 1:100 RIJKLOF VAN GOENSSTRAAT

Rijklof van Goensstraat: trottoir aan de even zijde verbreed ten koste van rijbaan (3,50 m.), nieuwe bomen verdeeld over beide zijden van de straat, plateau op de kruising met de Gerard Reijnstraat, klassieke lichtmasten gehandhaafd; éénrichtingsverkeer, rijrichting naar Laan van Nieuw Oost Indië.

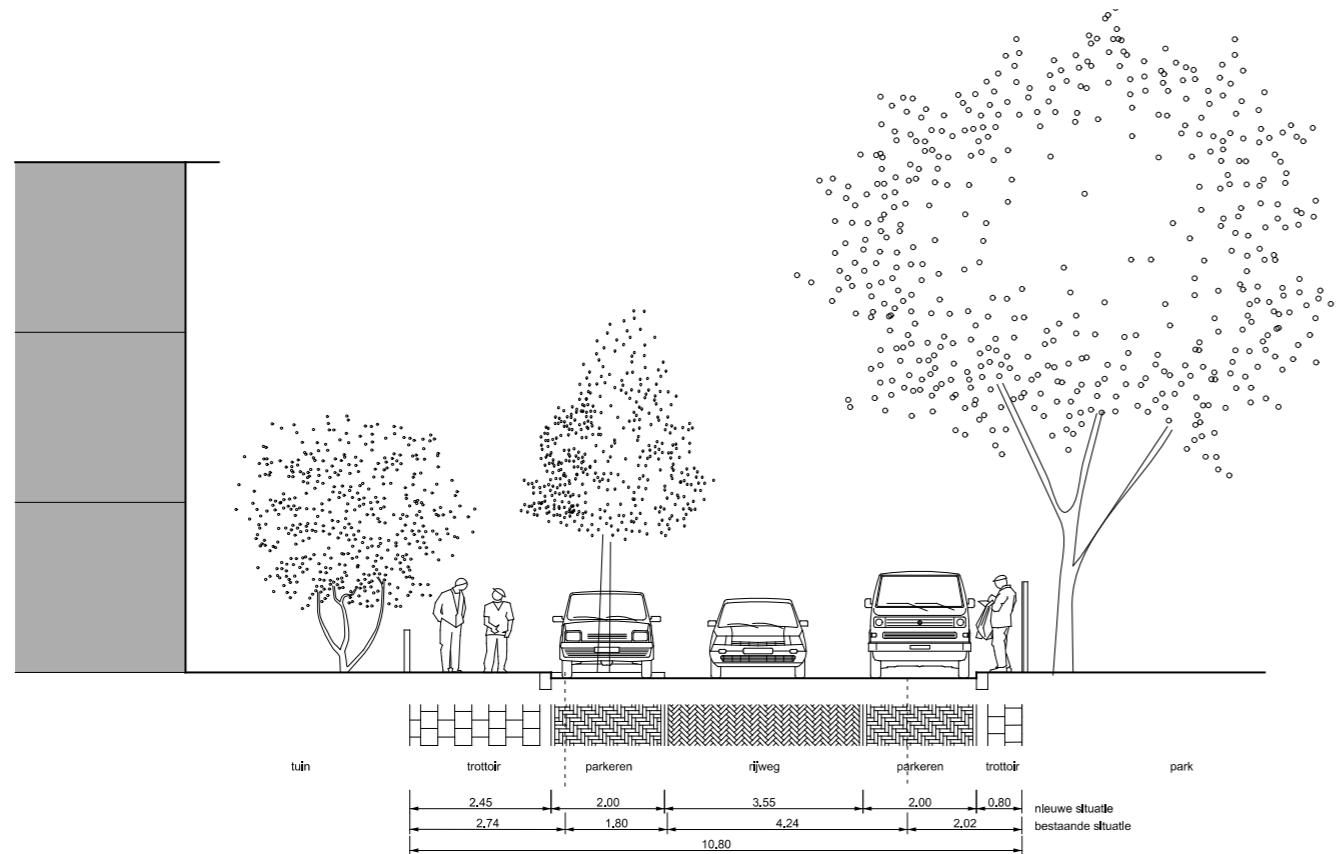
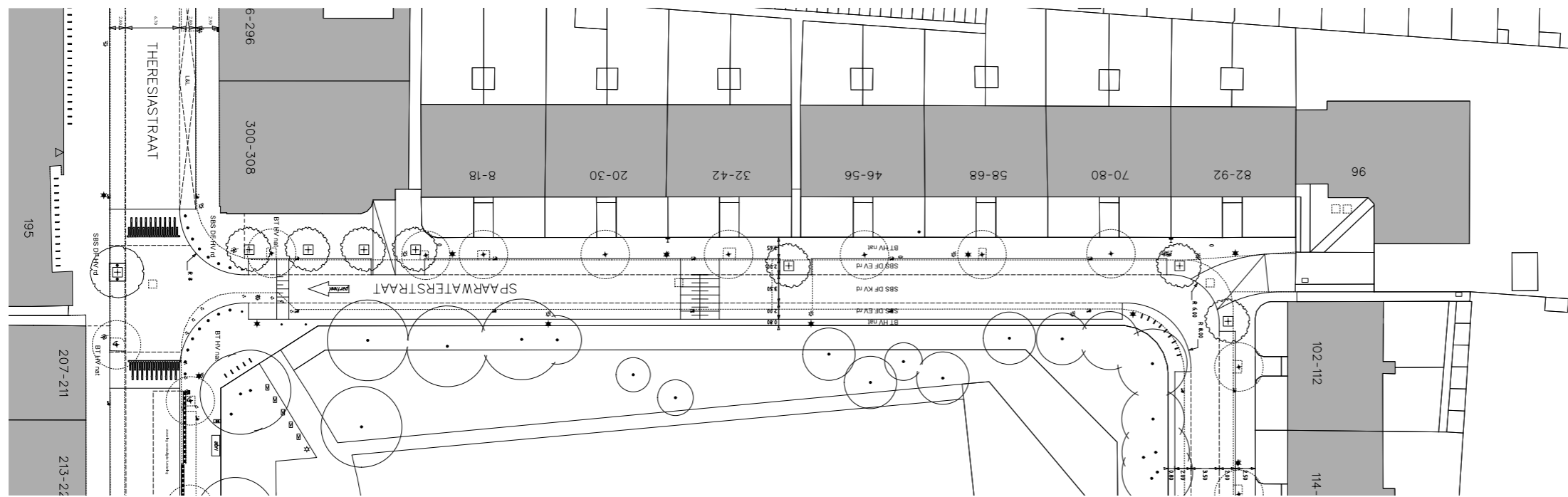
# VO Spaarwaterstraat deel 1



profiel 1:100 SPAARWATERSTRAAT

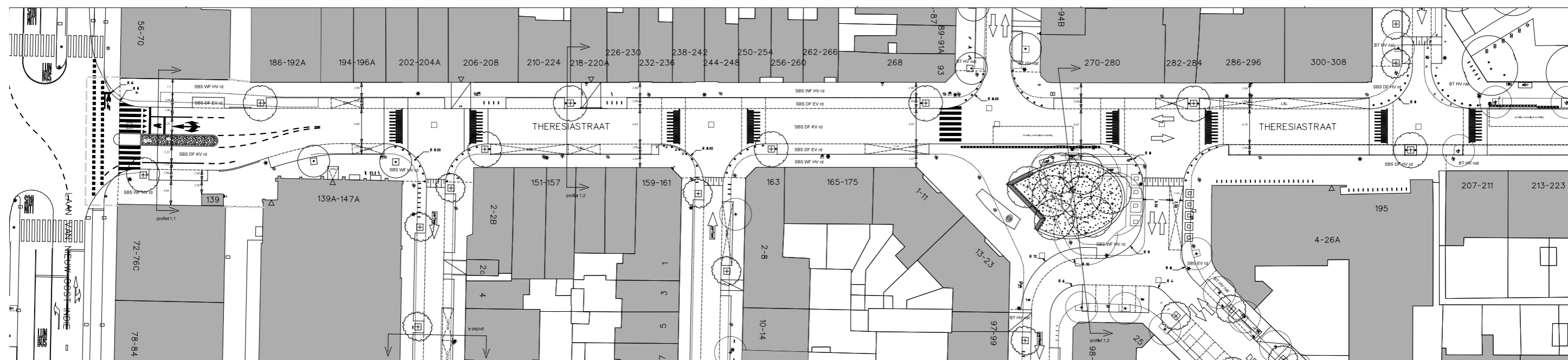
Spaarwaterstraat: parkeerstrook aan de zijde van het veld toegevoegd, rijbaan versmald tot 3.50 m, éénrichtingsverkeer over de gehele lengte, richting Theresiastraat; nieuwe boombeplanting in parkeerstrook aan de huizenzijde toegevoegd.

# VO Spaarwaterstraat deel 2



profiel 1:100 SPAARWATERSTRAAT

## VO Theresiastraat deel 1



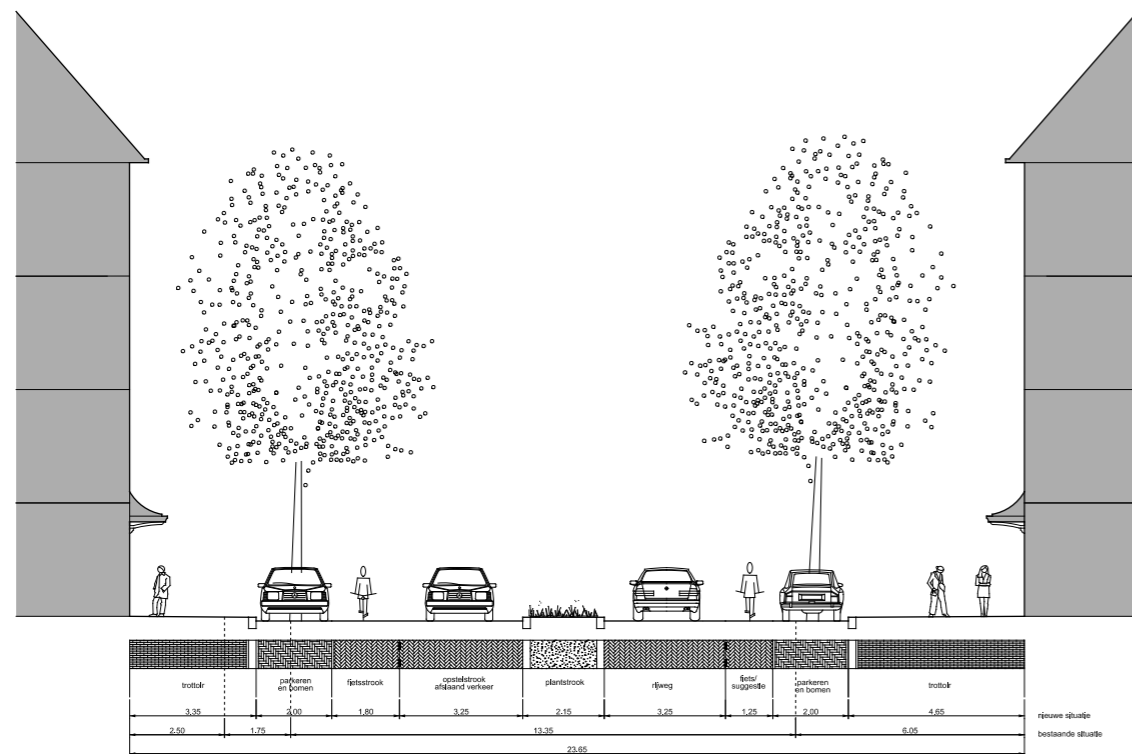
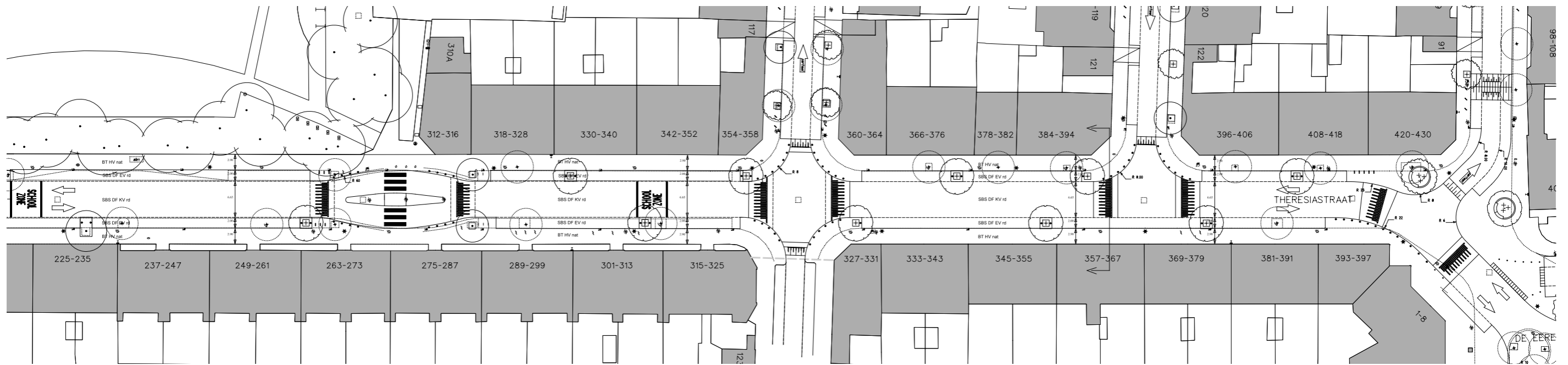
Een belangrijk onderdeel van fase 3 is de herinrichting van de Theresiastraat en het Eerensplein tussen de Laan van Nieuw-Oost Indië en de Vlaskamp. Op dit moment geldt voor de straat en het plein een snelheidsregime van 50 km/u. Vanuit de bewoners en de ondernemers is aangegeven dat zij het gewenst vinden wanneer de Theresiastraat 30 km/u kan worden. Dit is ook vanuit de gemeente een wens. De Theresiastraat is in de detailhandelsmonitor aangeduid als een winkelstraat. In de kadernota Straten Wegen Lanen staat opgenomen dat winkelstraten in aanmerking komen voor een 30 km/u inrichting en dat voor dit soort straten geen vaste wegprofielen zijn opgenomen. Er is dus sprake van maatwerk. De Theresiastraat is op de nieuwe hoofdroudekaart voor nood- en hulpdiensten niet meer opgenomen als route voor de nood- en hulpdiensten. Door de Theresiastraat rijdt buslijn 24. Om aan de belangen van de HTM (kenbaar gemaakt tijdens vooroverleggen) tegemoet te komen is er gekozen voor een profiel met een rijbaanbreedte van 6.6 meter. Dit zorgt ervoor dat de trottoirs net zo breed blijven als in de

huidige situatie en dat de parkeerstroken naar een breedte kunnen van twee meter: de meeste wenselijk en verkeersveilige maatvoering uit het handboek openbare ruimte en de nota straten wegen lanen. De bussen kunnen dan met een gelijke gemiddelde snelheid door de Theresiastraat blijven rijden ten opzichte van de huidige situatie. De 30 km/u wordt dan afgedwongen met bebording, klinkers en busvriendelijke drempels. Er komt geen speciale fietsvoorziening, de fietsers moeten op de rijbaan fietsen. Wat betreft de oversteekbaarheid wordt de situatie ook beter omdat er sprake is van een versmalling van de rijbaan. Eventueel kan er worden gekozen om de oversteekbaarheid te verbeteren op punten waar veel voetgangers oversteken voetgangersoversteekplaatsen te realiseren. Dit is mogelijk omdat de Theresiastraat een wijkontsluitingsweg blijft. De weg wordt afgewaardeerd wat betreft de maximumsnelheid, maar blijft een ontsluitingsfunctie houden voor de wijk. In de uitwerking is gekozen voor een combinatie van busvriendelijke drempels en plateau's. Voor de bushaltes wordt nog nader onderzocht of er aanvullende

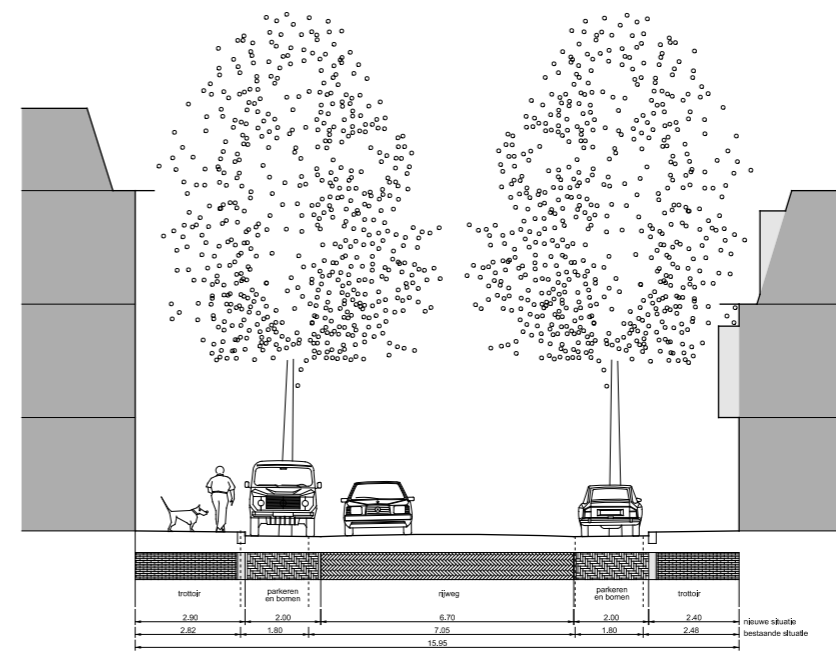
maatregelen of een andere materialisering noodzakelijk is, om spoorvorming te voorkomen. Het huidige aantal laad & losplekken is gehandhaafd, de exacte locaties zullen nog in overleg met de winkeliers worden besproken.

Bij het pleintje op de kruising van de Theresiastraat / De Sillestraat wordt voorgesteld de rijbaan aan de oneven zijde met de winkels en horeca op te heffen en aan het plein toe te voegen. De bushalte blijft op het plein gehandhaafd.

# VO Theresiastraat deel 2

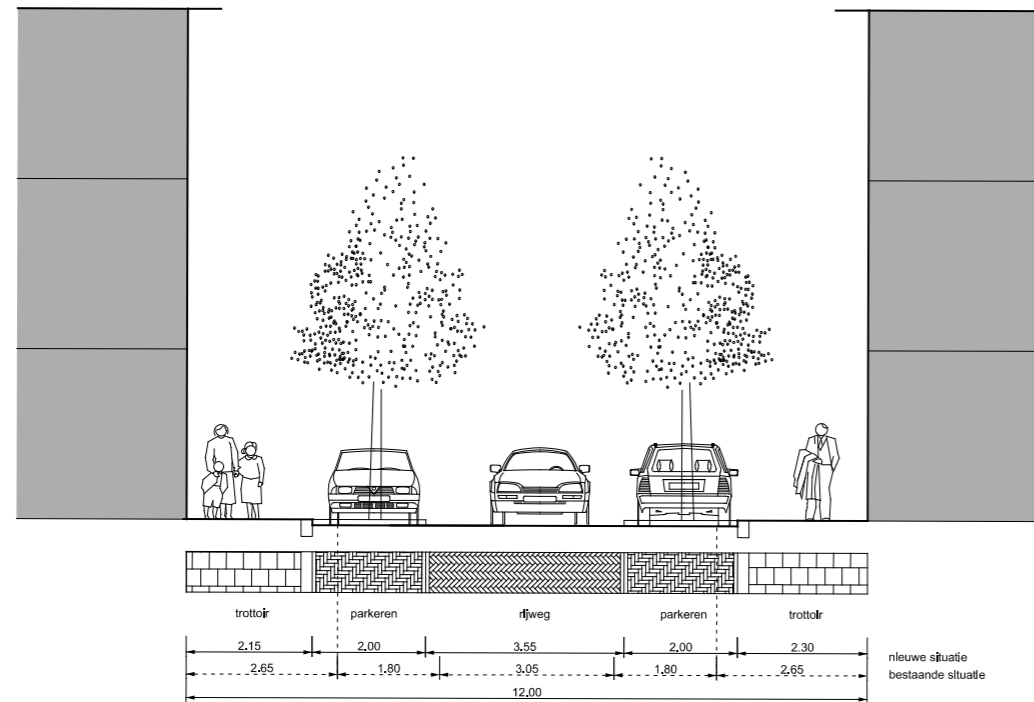
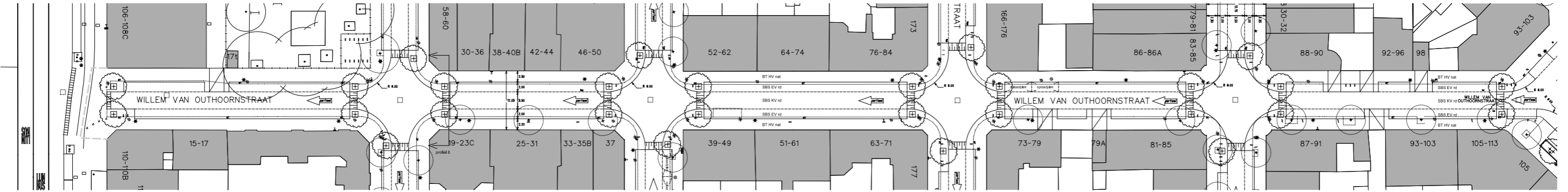


profiel 1:100 THERESIASTRAAT - entree winkelstraat  
PROFIEL: RIJBAAN 3.25 M MET MIDDENBERM



profiel 1:100 THERESIASTRAAT - winkelstraat  
PROFIEL: RIJBAAN 6.70 METER

# VO Willem van Outhoornstraat



profiel 1:100 WILLEM VAN OUTHOORNSTRAAT

Willem van Outhoornstraat: kleine versmalling van de trottoirs ten gunste van rijbaan en parkeervakken, nieuwe boombeplanting bij de kruisingen met de zijstraten op oren.