

# Toelichting Voorlopig Ontwerp Theresiastraat

(tussen Laan van Nieuw Oost-Indië en De Eerensplein)

## Straatinrichting/straatprofiel

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 dat de Theresiastraat 30 km/u kan worden. Dit is ook vanuit de gemeente een wens. De Theresiastraat is op de nieuwe hoofdroutekaart 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 tegemoet te komen is er gekozen voor een profiel met een rijbaanbreedte van 6.65 meter (in het winkeldeel 6.70 meter). Deze versmalling van de rijbaan (huidige breedte is 7.05 meter) zorgt ervoor dat de trottoirs minstens net zo breed blijven als in de huidige situatie en dat de parkeerstroken naar een breedte kunnen van twee meter. De rijbaan blijft wel voldoende breed zodat bussen, auto's en fietsers elkaar veilig kunnen passeren. De 30 km/u wordt afgedwongen met bebording, het vervangen van asfalt door klinkers en busvriendelijke drempels. Er komt geen speciale fietsvoorziening, de fietsers fietsen op de rijbaan, zoals gebruikelijk is bij een 30 km regiem.

De oversteekbaarheid wordt verbeterd omdat er sprake is van een versmalling van de rijbaan en een lagere snelheid van het autoverkeer. Daarnaast worden twee nieuwe voetgangersoversteekplaatsen voorgesteld, een bij het De Eerensplein en een ter hoogte van de Joan Maetsuyckerstraat. De bestaande schoolzone / oversteekplaats ter hoogte van het Spaarwaterveld blijft gehandhaafd.

In de uitwerking is gekozen voor een combinatie van busvriendelijke drempels en plateau's. Om parkeren op de hoeken van de straat tegen te gaan en de voetgangersoversteek vrij te houden, worden op elke hoek van de straat de stoep verbreed met z.g. verkeersoren.

## Bomen

Vanwege de gevolgen van de werkzaamheden (aanleg riolering / aanpassing van het dwarsprofiel) is het niet mogelijk alle bestaande bomen te handhaven. In het voorlopig ontwerp zijn 17 nieuw te planten bomen ingetekend, afwisselend aan beide zijden van de straat. 20 bomen worden gekapt, 2 bomen blijven gehandhaafd. Het aanplanten van nieuwe bomen op een smalle stoep is i.v.m. de ondergrondse kabels en leidingen niet meer mogelijk. Daarom worden de nieuwe bomen in de parkeerstrook geplant, op grotere afstand van de gevels.

Ook is naar de ecologische waarde van de straatbomen gekeken. Besdragende of dicht vertakte bomen hebben een grote betekenis voor de vogels/vleermuizen in de stad.

Bij de aanplant van nieuwe bomen zal gekeken worden naar het herstellen van deze waarde.

In een apart traject zal de gemeente samen met de bewoners het sortiment voor de nieuwe bomen opstellen.

## Parkeeraantallen

In de huidige situatie zijn er in uw straat 124 parkeerplaatsen. In het voorlopig ontwerp (VO) zijn 119 parkeerplaatsen ingetekend. In uw straat worden dus 5 parkeerplaatsen minder aangelegd. Dit is verschil is ontstaan door het toevoegen van de voetgangersoversteeken en doordat de nieuwe boombeplanting opgeschoven is naar de parkeerstrook. In de parkeerstrook zijn boomdammen opgenomen. In de nieuwe parkeerstroken worden geen parkeerindelingen gemaakt.

### Elektrische oplaadpalen

In uw straat staan elektrische oplaadpalen. Deze palen zijn in het ontwerp opgenomen en staan in de buurt van de huidige locatie.

Door bewoners zijn vragen gesteld over het gebruik van de parkeerplaatsen bij deze elektrische oplaadpalen. Bewoners ervaren dat de parkeerplaatsen slecht worden gebruikt.

Omwille de parkeerdruk hebben de meeste laadpalen een venstertijd voor elektrische laden van 10:00-22:00 uur. Dat betekent dat na 22:00 uur (tot 10:00) ook benzine voertuigen op de laadplekken mogen staan.

### In- en uitritten

In- en uitritten die in gebruik zijn voor het stallen van voertuigen zijn in het ontwerp ingetekend. Uit een inventarisatie blijkt dat enkele inritten niet meer worden gebruikt.

In sommige gevallen wordt de garage voor andere doeleinden (o.a. bedrijfsruimte) gebruikt. De inrit wordt dan niet meer gebruikt als toegang voor een parkeerstalling. In deze gevallen vervalt automatisch de inritvergunning. De ruimte van de inrit wordt in het voorontwerp toegevoegd aan de parkeerstrook. Eigenaren van een voormalige garage kunnen bij de gemeente een vergunning aanvragen voor laad- en losplaats. Informatie hierover is te vinden op de Haagse gemeente site.

### Laad- en loshavens

Het huidige aantal laad & losplekken is gehandhaafd, de exacte locaties kunnen nog in overleg met de winkeliers en bewoners worden besproken. In enkele gevallen zijn de stoepen voorzien van gladde tegels om geluidshinder van de laad-en loskarretjes te verminderen.

### Fietsenstalling

In het ontwerp zijn bij sommige boomdammen en op de straathoeken fietsnietjes in het ontwerp meegenomen.

Weesfietsen worden na een bepaalde periode weggehaald nadat ze gelabeld zijn. U kunt de gemeente helpen door bij het stadsdeelkantoor melding te maken van een weesfiets in uw straat. Meer informatie op de Haagse gemeente site.

### ORAC's

In het ontwerp zijn geen Ondergrondse Restafval-containers (Orac's) ingetekend. Door de grote parkeerdruk in Bezuidenhout Oost is vooral nog weinig plaats voor Orac's. Wanneer de parkeerdruk vermindert en de bezettingspercentage minder is dan 90%, worden in de Orac's geplaatst. Tot nu is de bezettingspercentage ver boven de 90% en in de ontwerpfase voor de herinrichting wordt getracht meer parkeerplaatsen aan te leggen, zodat de ruimte ontstaat voor deze ondergrondse containers.

### Verhardingsmaterialen

Voor de hele wijk Bezuidenhout Oost worden in de stoepen betontegels met een toplaag van natuursteensplit (kleur antraciet) gebruikt, voor parkeerstrook en rijweg rode gebakken klinkers. Deze verhardingsmaterialen hebben een duurzame ruimtelijke kwaliteit en is afgestemd op gebruik, de inrichting en het onderhoud en beheer.

Door afstemming van de materialen wordt eenvoud, harmonie en ruimte gecreëerd.

In het winkelgedeelte (tot en met de Bibliotheek) worden de trottoirs in rode klinkers uitgevoerd, aansluitend bij de rest van de winkelstraat

### Hoogteverschillen

Op de tekening van het definitief ontwerp worden hoogte maten aangegeven. In de meeste gevallen wordt de straat iets opgehoogd. Getracht wordt om te grote hoogteverschillen in de stoep te verkleinen.

### Straatmeubilair

In het ontwerp wordt spaarzaam straatmeubilair toegepast. Minder objecten/straatmeubilair voorkomt een onrustig straatbeeld. De noodzakelijke elementen zijn: o.a. lichtingmasten, verkeersborden, Ziggo-kasten en verkeerspaaltjes.

### Verlichting

In uw straat wordt de openbare verlichting gehandhaafd. Alle lampen/armaturen worden wel voorzien van nieuwe LED-lampen. De lichtmasten krijgen door de betere lichtopbrengst wel een andere plek in uw straat. De masten komen nu iets verder uit elkaar te staan.

Historische lampen zijn niet mogelijk. Het Haagse Beleid is erop gericht om alleen in Beschermd stadgezicht Historische lantaarnpalen (met LED) te plaatsen.

### Geveltuinen

De bestaande geveltuintjes zijn nog niet ingetekend. Graag horen we van de bewoners welke geveltuintjes moeten worden gehandhaafd, en bij welke woningen nieuwe geveltuintjes moeten worden aangelegd. Alle geveltuinen worden opnieuw aangelegd volgens de gestelde norm. Dit betekent dat geveltuinen niet breder mogen zijn dan 30cm (één tegel). De huidige lengte van uw geveltuin wordt overgenomen of op uw verzoek ingekort of verlengd. De geveltuin mag nooit langer zijn dan uw gevel. Tijdens de uitvoering kunt u contact opnemen met uitvoerder over de maatvoering. Het verwijderen of beschermen van de bestaande beplanting in de geveltuintjes moet u zelf verzorgen. Mogelijk dat u wordt gevraagd om de huidige beplanting weg te halen en/of bij te snoeien.