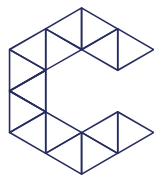




Gemeente Sint-Michielsgestel
Concept verkeersplan Theereheide
Versie 29-04-2024



Cleverland

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	3
1.1	Doel.....	3
1.2	Plangebied	3
2	Samenvatting inventarisatie & participatie	4
2.1	Inventarisatie beleid	4
2.2	Huidige situatie	5
2.3	Resultaten participatie.....	6
3	Verkeersplan per modaliteit	9
3.1	Stappen: loop- en wandelroutes	9
3.2	Trappen: fietsroutes	11
3.3	Openbaar vervoer	14
3.4	MaaS: deelmobiliteit.....	16
3.5	Privéauto.....	17
4	Verkeersplan	21
4.1	Verkeersplankaart	21
4.2	Indicatieve profielen.....	22
4.3	Theerestraat en Esscheweg	22
	Bijlage I – Kaartweergave van aandachtspunten en wensen	23
	Bijlage II – Vereenvoudigde kaartweergave van aandachtspunten en wensen	24
	Bijlage III – Overzicht aandachtspunten en wensen, incl. wijze van verwerking in verkeersplan	25
	Bijlage IV – Overzicht inrichtingsprincipes Theereheide	28
	Bijlage V – Schetsontwerp Theerestraat en Esscheweg	29

1 Inleiding

De wijk Theereheide is grotendeels in de jaren '60 en '70 aangelegd. De toen bedachte structuur is naar hedendaagse standaarden verouderd. Ook worden er in en rondom de wijk diverse verkeersveiligheidsknelpunten gesignaleerd, met name bij het in- en uitrijden van de wijk via de Theerestraat en de Esscheweg. Daarnaast spelen in de wijk Theereheide een aantal (her)ontwikkelingen zoals woningbouw op voormalige locatie De Huif, de verhuizing van basisschool de Bolster naar Heidelust en de ontwikkelingen op het terrein van Kentalis, wat nu Domein aan de Dommel is. Deze ontwikkelingen hebben (gedeeltelijk) invloed op de verkeersrelaties in de woonwijk Theereheide.

Vanwege bovenstaande redenen beschouwen we het fiets- en autonetwerk van Theereheide nu opnieuw, waarbij we ook breder kijken naar andere optimalisatie om de verkeersveiligheid te verbeteren. Eén van de uitgangspunten is om de hoeveelheid fietsconflicten te minimaliseren. Deze en andere uitgangspunten uit het gemeente brede mobiliteitsplan Sint-Michielsgestel, dat begin 2024 gereed is, vormen input voor het wijk specifieke verkeersplan Theereheide.

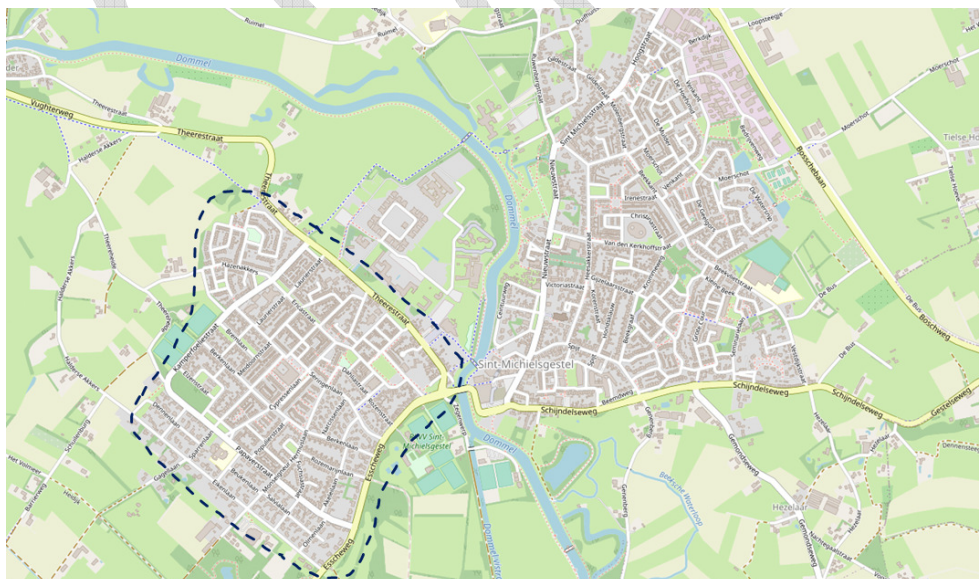
Vanaf medio 2024 vinden de eerste rioolwerkzaamheden plaats in de wijk Theereheide. Deze werkzaamheden duren circa 8 jaar, waarbij in elk jaar een fase wordt uitgevoerd. Per fase worden de straten zo veel mogelijk heringericht conform de uitgangspunten in dit verkeersplan. Waar het riool niet aangepast wordt, wordt het verkeersplan ook gefaseerd uitgevoerd. Een en ander naar gelang er middelen beschikbaar worden gesteld.

1.1 Doel

Dit document heeft als doel om het verkeersplan per modaliteit te beschrijven en visueel inzichtelijk te maken. Om dit chronologisch vorm te geven wordt eerst een samenvatting gegeven van de resultaten van inventarisatiefase (zie voor de uitkomsten daarvan het rapport 'Verkeersplan Theereheide Sint-Michielsgestel - Inventarisatie beleid & huidige situatie') en de participatie om daarna de oplossingsrichtingen voor het verkeer in de wijk Theereheide te beschrijven. Vervolgens worden de modaliteiten samengevoegd zodat er een blauwdruk ontstaat voor de wijk.

1.2 Plangebied

Het plangebied is weergegeven in Figuur 1. De grenzen van het plangebied worden gevormd door de komgrens in het noorden van de Theerestraat, de Theerestraat zelf, de brug over de Dommel, de Esscheweg, de komgrens aan de zuidzijde van de Esscheweg en de grens van de bebouwde kom aan de noordwest- en zuidwestzijde.



Figuur 1 Plangebied verkeersplan Theereheide, onderdeel van de kern Sint-Michielsgestel.

2 Samenvatting inventarisatie & participatie

2.1 Inventarisatie beleid

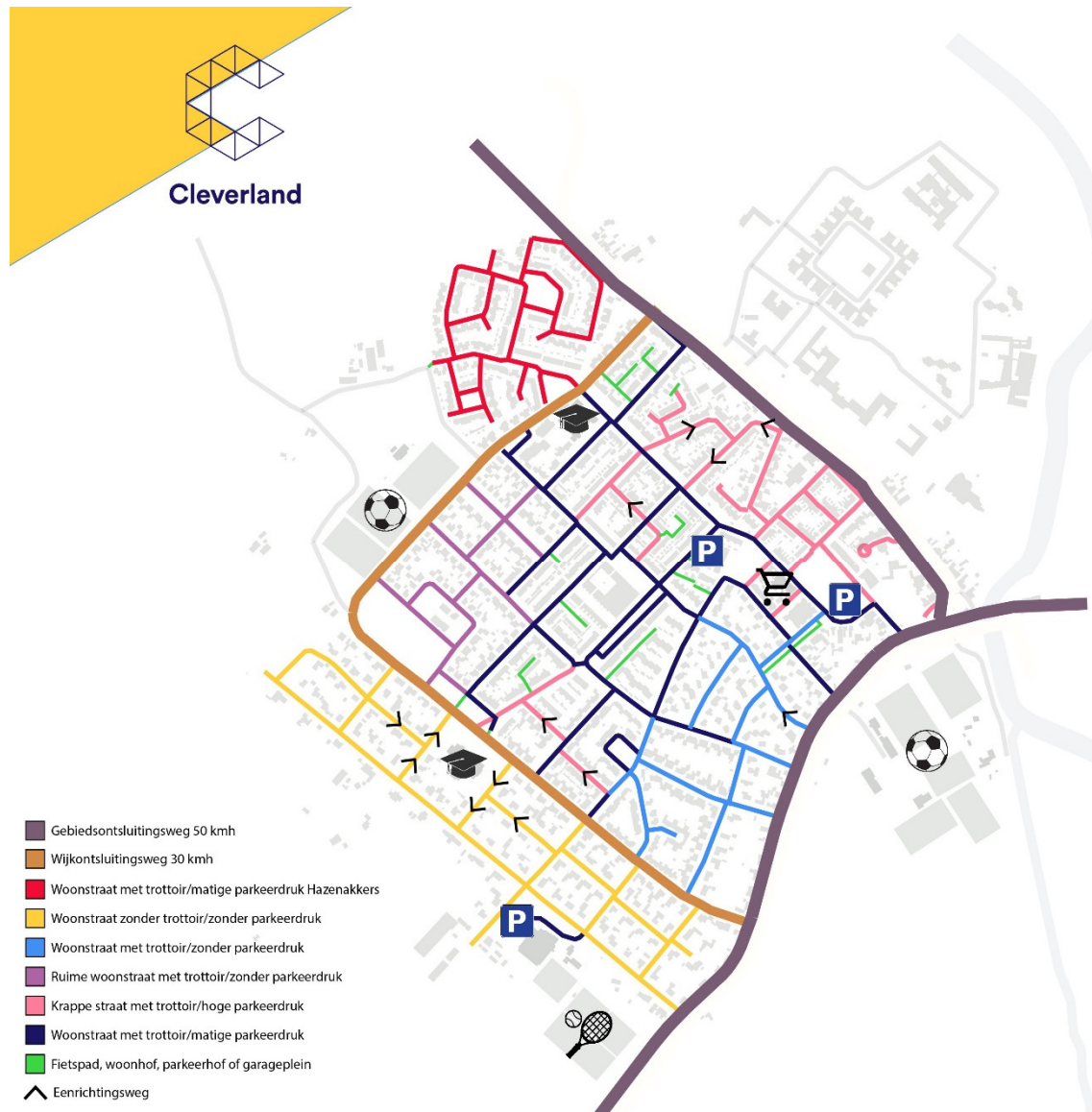
Op het gebied van verkeer en vervoer is het huidige beleid verouderd. Parallel aan dit verkeersplan is de gemeente dan ook bezig met een nieuw, gemeente overkoepelend, mobiliteitsplan. De inventarisatie van het huidige beleid en de bestaande situatie is in een eerder stadium uitgevoerd, zie het rapport 'Verkeersplan Theereheide Sint-Michielsgestel - Inventarisatie beleid & huidige situatie'. Onderstaand de belangrijkste thema's uit het bestaande beleid:

- Sint-Michielsgestel wil een toegankelijke gemeente zijn voor iedereen, ook voor lopende en fietsende verkeersdeelnemers;
- Daarom is de wens dat de wegen en de kruisingen in en rondom de wijk veilig vormgegeven worden;
- De Theerestraat en de Esscheweg blijven de gebiedsontsluitende wegen voor de wijk;
- Men dient veilig de wijk in en uit te kunnen rijden;
- De wegen worden ingericht passend bij de snelheidslimiet van 30 km/u;
- Verkeersveiligheid rondom scholen wordt verder vergroot;
- De hoeveelheid parkeermogelijkheden blijft minimaal gelijk;
- Er wordt ruimte voorzien voor (openbare) laadplekken en deelmobiliteit;
- Groenstructuren blijven behouden of versterkt en er wordt bijgedragen aan klimaatadaptatie door het verminderen van het verhard oppervlak.

Dit alles aansluitend op de voorziene ontwikkelingen in het gebied zoals de ontwikkelingen van de Huif, Heidelust en Domein aan de Dommel. Ook bouwt het verkeersplan voort op de voorlopige plannen vanuit het project vervanging riolering voor wat betreft voorziene locaties voor wadi's.

2.2 Huidige situatie

De huidige inrichting kenmerkt zich door verschillende karakters in de wijk. In de wijk zijn woningtypen gebundeld. Hierdoor zijn de verkeers- en parkeerkenmerken ook (meestal) gebundeld. Denk hierbij aan een bundeling van vrijstaande woningen met (grote) opritten of juist rijwoningen met parkeren op straat. In onderstaande figuur is te zien hoe deze categorisering is gemaakt op basis van de inventarisatie.



Figuur 2 Visualisering van inventarisatie Theereheide.

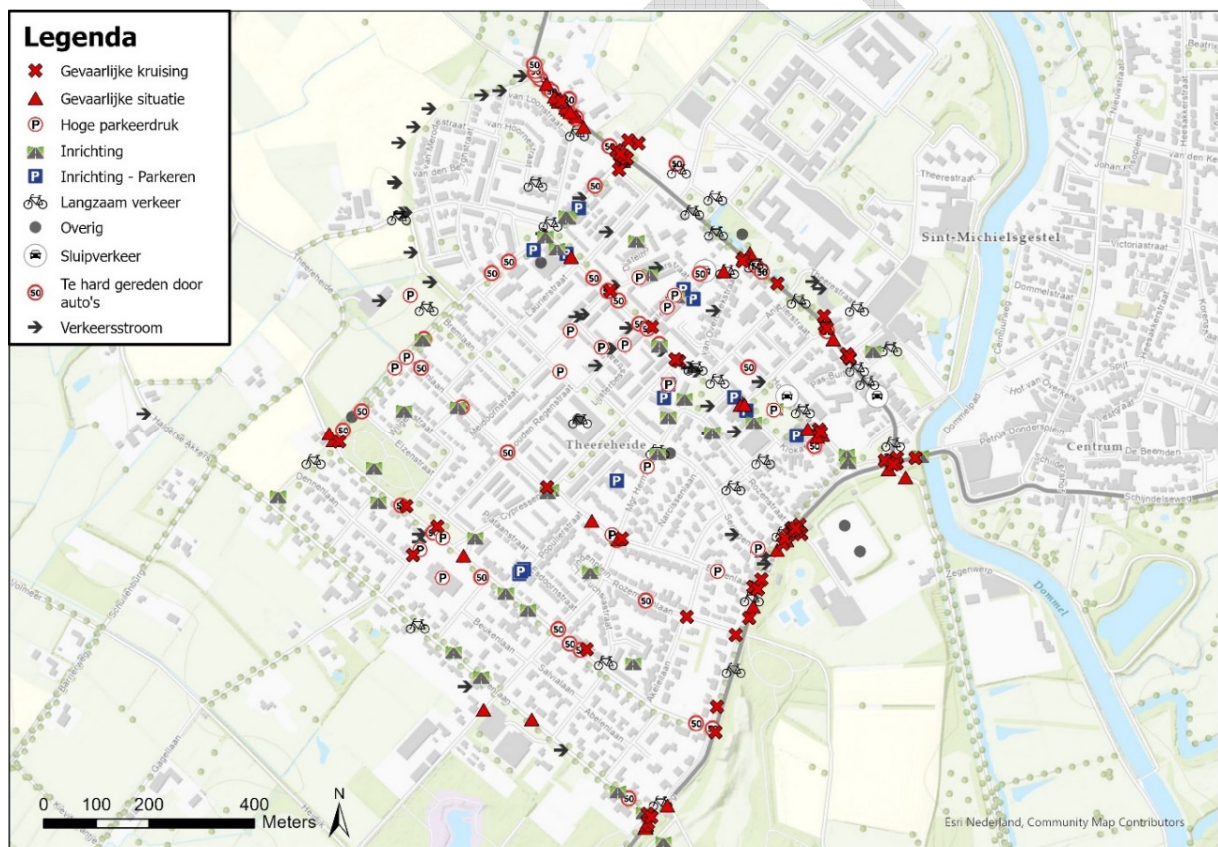
Uit verkeerstellingen blijkt dat de intensiteiten van het fiets- en autoverkeer in de wijk passend zijn bij de (theoretische) capaciteit van de straten. Op de meeste straten wordt een acceptabele snelheid gereden. Wel vallen de Eikenlaan, Papaverstraat, Kamperfoeliestraat en de Ericastraat op met iets verhoogde snelheden. Ook de Esscheweg valt op met te hoge snelheden. Wanneer we alle ongevallen (102) bekijken van de periode 2014 tot en met 2023, zien we dat er gelukkig geen fatale ongelukken hebben plaatsgevonden. Wel zijn er 18 gewonden gevallen, allen bij andere ongevallen, voornamelijk op de Theerestraat en de Esscheweg. De ernst van de verwondingen wordt niet vermeld. Bij 20 ongevallen is sprake van een eenzijdig ongeval.

2.3 Resultaten participatie

Eerste participatieronde - ophalen aandachtspunten en wensen

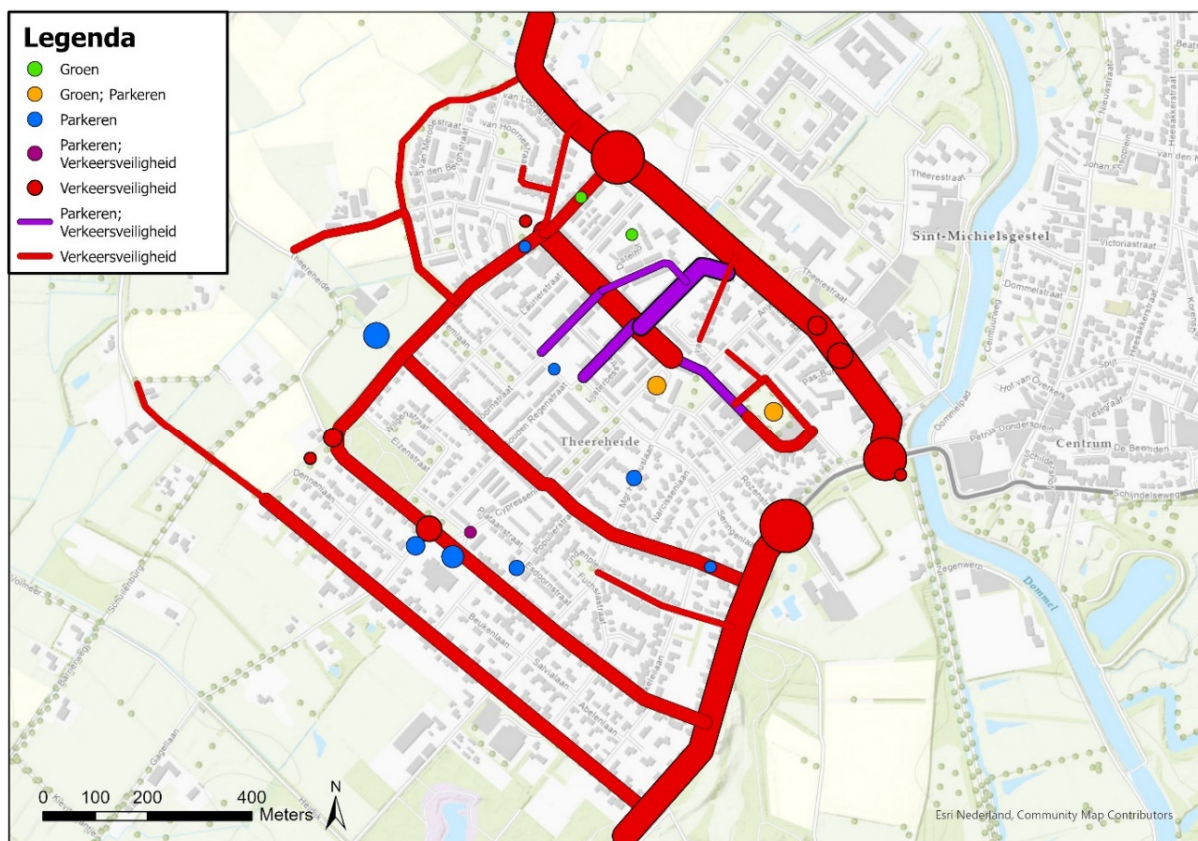
Het doel van deze fase van participatie was om zo veel mogelijk op te halen waar in de beleving van de bewoners en ondernemers in en direct rondom de wijk de belangrijkste aandachtspunten zitten rondom verkeersveiligheid. De participatie bestond in deze fase uit drie delen: een digitale omgeving waar bewoners hun klachten en wensen konden delen, drie fysieke bewonersavonden in de wijk én diverse gesprekken met vertegenwoordigers van belangenverenigingen.

Tijdens de drie gespreksavonden in deze participatieronde waren er in totaal ongeveer 120 aanwezigen. Daarnaast zijn er losse gesprekken geweest met de twee basisscholen in de wijk, een vertegenwoordiging van de landelijke en de lokale fietsersbond, de seniorenvereniging, de ondernemers en de sportvereniging. Hun input, gecombineerd met de digitaal geplaatste opmerkingen door individuele inwoners van de wijk, hebben in totaal 278 aandachtspunten en wensen geleid. Op onderstaande kaart, Figuur 3 (zie ook bijlage I), is weergegeven op welke locaties wat voor type opmerkingen zijn opgehaald.



Figuur 3 Kaartweergave van aandachtspunten en wensen. Zie bijlage I voor een grotere versie van deze figuur.

Op bovenstaande figuur is goed zichtbaar dat er op bepaalde locaties veel gelijksoortige opmerkingen zijn geplaatst. In Figuur 4 (zie ook bijlage II) op de volgende pagina is een vereenvoudigde weergave zichtbaar van de gemaakte opmerkingen.



Figuur 4 Vereenvoudigde kaartweergave van aandachtspunten en wensen. Zie bijlage II voor een grotere versie.

Aandachtspunten

Wat opvalt is dat veel aandachtspunten betrekking hebben op de verkeersveiligheidssituatie in de Theerestraat en de Esscheweg. Dat zelfde signaal kwam ook naar voren vanuit de participatie voor het gemeente brede mobiliteitsplan. Daarnaast komen de aansluitingen uit de wijk op deze gebiedsontsluitende wegen vaak terug in het kader van verkeersveiligheid. Met die verkeersveiligheid wordt vaak bedoeld: een (te) hoge snelheid, onoverzichtelijke kruisingen en conflicten tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer.

Vergelijkbare aandachtspunten rondom de snelheid en onoverzichtelijke kruisingen zien we ook terugkomen in de wijk. Met name in de Kamperfoeliestraat, Papaverstraat, Eikenlaan, Seringenlaan en Ericastraat wordt verkeersveiligheid als een probleem ervaren. Enkele oorzaken die worden aangegeven zijn de ruime opzet van de straten en te veel geparkeerde auto's die zorgen voor onoverzichtelijke situaties voor langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer.

Naast aandachtspunten rondom verkeersveiligheid kwam in een deel van de wijk ook de parkeerdruk geregeld aan bod. In smalle straten zoals de Azaleastraat en de Hazelaarstraat komt dit terug, maar ook bij scholen en winkels worden er knelpunten ervaren rondom parkeren voor het halen en brengen van kinderen of voor het laden en lossen van goederen. Er is tevens sprake van parkeeroverlast in de weekenden in de straten rondom de (ingang naar de) sportvelden.

Wensen

Naast aandachtspunten zijn er ook wensen meegegeven door de bewoners. Deze wensen zijn voornamelijk gestoeld op het leefbaarder maken en van de woonwijk. Dit bevat zowel verkeersveiligheid voor alle deelnemers (dus ook kinderen) als een aantrekkelijke buitenruimte, met behoud van functionaliteit (zoals voldoende parkeerplaatsen).

Om dit in het plan vorm te geven is door bewoners aangegeven dat het prioriteren van veilige en zichtbare routes voor voetgangers en fietsers binnen de woonwijk een belangrijk punt is. Daarnaast dient de autobereikbaarheid geborgd te blijven, wel mag dit met eenrichtingswegen vormgegeven worden. Ook snelheidsremmers zijn sterk gewenst. Verder mag er meer groen worden toegevoegd aan de wijk om klimaatambities te bewerkstelligen, maar mag dit niet zomaar ten koste gaan van parkeerplaatsen of bereikbaarheid. Ook moeten er tussen verschillende verkeersdeelnemers minder conflicten zijn en is het van belang dat er rondom de scholen goede oplossingen komen om de pieken op te vangen.

Tweede participatieronde - ophalen feedback concept verkeersplan

Het doel van deze fase van participatie was om te toetsen of men de eerder geplaatste opmerkingen terug ziet in het concept verkeersplan. Het streven was om zoveel mogelijk van de opgehaalde aandachtspunten en wensen uit de eerste participatieronde een plek te geven. De participatie bestond in deze fase uit twee fysieke bewonersavonden in de wijk, aangevuld met beschikbaar gestelde informatie rondom het concept verkeersplan op de praatmee-webpagina van gemeente Sint-Michielsgestel.

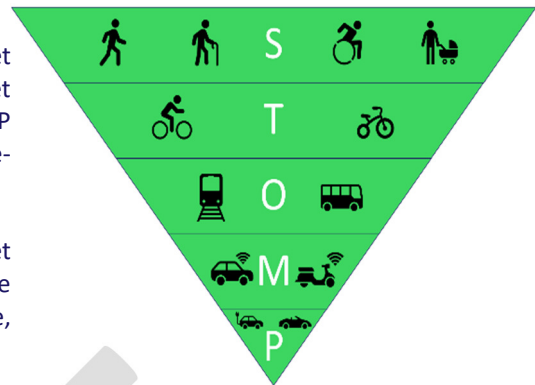
In de tabel in bijlage III is inzichtelijk gemaakt op welke wijze de opgehaalde aandachtspunten en wensen uit de eerste participatieronde een plek hebben gekregen en ook waarom dat eventueel niet kon. Dat overzicht is beschikbaar gesteld digitaal en tijdens de gespreksavonden in deze ronde.

Hier nog extra info toe te voegen nadat de tweede participatieronde heeft plaatsgevonden.

3 Verkeersplan per modaliteit

De invulling van het verkeersplan wordt aangevlogen volgens het STOMP-principe. STOMP vormt in de wijk Theereheide het vertrekpunt voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS (deelvervoer) en Privé-auto.

Hiermee zetten we de mens centraal en vormt deze het vertrekpunt voor het creëren van een leefbare omgeving. De privéauto geldt als sluitstuk. Hiermee stimuleren we actieve, schone(re) en ruimte-efficiënte verplaatsingen.



3.1 Stappen: loop- en wandelroutes

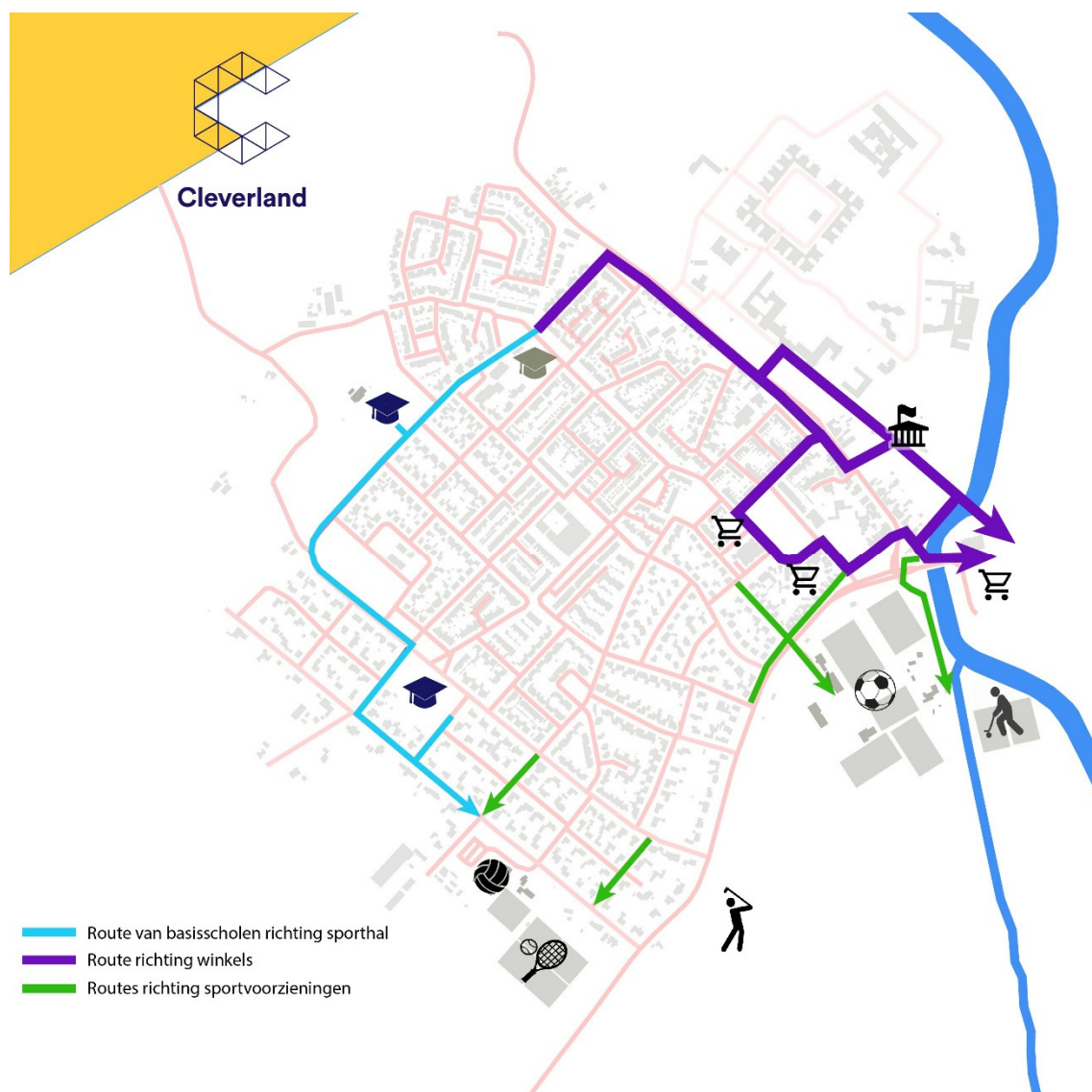
Theereheide is een diverse woonwijk waar kinderen opgroeien en senioren genieten van hun oude dag. De voetganger is een essentieel onderdeel in de keten van mobiliteit. Of men naar de auto loopt die een stukje verderop geparkeerd staat, besluit een ommetje te maken in de wijk of te voet naar het centrum of het sportpark gaat: de 'benenwagen' komt altijd terug in de reis die men wil afleggen. Tot de groep voetgangers behoren ook onder andere rolstoelers, kinderwagens en scootmobielen. Samen noemen we deze groep in dit rapport voetgangers. Hierbij geldt dat we de rolstoeler en de rollatorgebruiker als maatgevend aanduiden.

Een goede infrastructuur voor voetgangers is essentieel voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid(-sbeleving) van een (woon)wijk. In traditionele inrichtingsplannen zien we vaak dat het trottoir, samen met groen, het sluitstuk is van de inrichting van de openbare ruimte. Als we het STOMP-principe volgen en de mens centraal stellen, starten we juist met de voetganger.

Loop- en wandelroutes

De loop- en wandelroutes in de wijk bevinden zich vaak op het trottoir of op de weg, wanneer er geen ruimte voor een trottoir aanwezig is. Een looproute heeft als eis dat het bruikbaar, toegankelijk, uitnodigend en doelgericht moet zijn. Dit houdt in dat het trottoir op logische plekken dient te liggen, goed te gebruiken is door alle voetgangers, men op de route veilig kan oversteken én dat de route idealiter aan een (eind)bestemming ligt. Deze factoren samen zorgen ervoor dat men uitgenodigd wordt om zich als voetganger te verplaatsen. Aanvullend daarop kan de omgeving aantrekkelijk ingericht worden zodat de beleving tijdens het lopen wordt vergroot. Denk hierbij aan extra groen of aan speelelementen voor kinderen, wat als positief wordt ervaren tijdens het wandelen.

In Theereheide zijn verschillende looproutes vast te stellen, waarvan enkele meer aandacht verdienen dan reguliere looproutes van en naar de woning. De routes die meer aandacht verdienen zijn weergegeven in Figuur 5. In het blauw is de route weergegeven die schoolkinderen afleggen naar de gymzaal. In het groen zijn de verzamelroutes weergegeven richting verschillende sportfaciliteiten in het gebied en in het paars zijn de verschillende verzamelroutes weergegeven richting diverse faciliteiten zoals het gemeentehuis, winkels, de bushalte in het centrum en andere faciliteiten in het centrum van Sint-Michielsgestel.



Figuur 5 Belangrijkste looproutes en loop-verzamelroutes in de wijk Theereheide.

De routes die aangegeven staan verdienen extra aandacht in de verdere uitwerking. De blauwe schoolroute dient ten minste een verkeersveilige én herkenbare looproute te bieden aan kinderen die zij-aan-zij lopen. De breedte van het voetpad, minimaal 2,00 meter, is hier dus een belangrijke factor. Ook dient het voetpad gescheiden te zijn van het gemotoriseerd verkeer om deze kwetsbare doelgroep te beschermen. Dit kan door een verhoogd trottoir of een verschil in materiaal. De paarse, rode en groene routes dienen ten minste goed begaanbaar, verkeersveilig én aantrekkelijk te zijn voor alle voetgangers. De breedte van de trottoirs op deze route zijn minimaal 1,80 meter, wanneer een trottoir een mogelijkheid is. Als een trottoir niet mogelijk is, is een andere verharding of een ander verband een optie. Daarbij zijn verkeersveilige oversteken, waarbij de voetganger voorrang heeft, een eis bij gebiedsontsluitende wegen.

In de wijk zelf dienen woningen die geen eigen oprit hebben idealiter verbonden te zijn met een vorm van een voetpad dat veilig is voor voetgangers. Dit kan een trottoir zijn, maar ook een bijzonder verkeersluwe straat zijn. Dit voetpad is in trottoirvorm idealiter 1,50 meter, omdat de intensiteit van het voetverkeer beperkt is. Verder dienen de richtlijnen van het CROW aangehouden te worden. Een straat zonder voordeuren, dient maximaal aan één zijde een voetpad te hebben.

In onderstaande afbeelding is te zien hoe een verbreed voetpad nabij een school of nabij winkels eruit kan zien. Ook kan dit de uitwerking zijn van een gehele looproute zoals aangeduid in dit verkeersplan. Het is een verbreding ten opzichte van een regulier voetpad. Hier kunnen meerdere mensen elkaar tegelijk passeren.



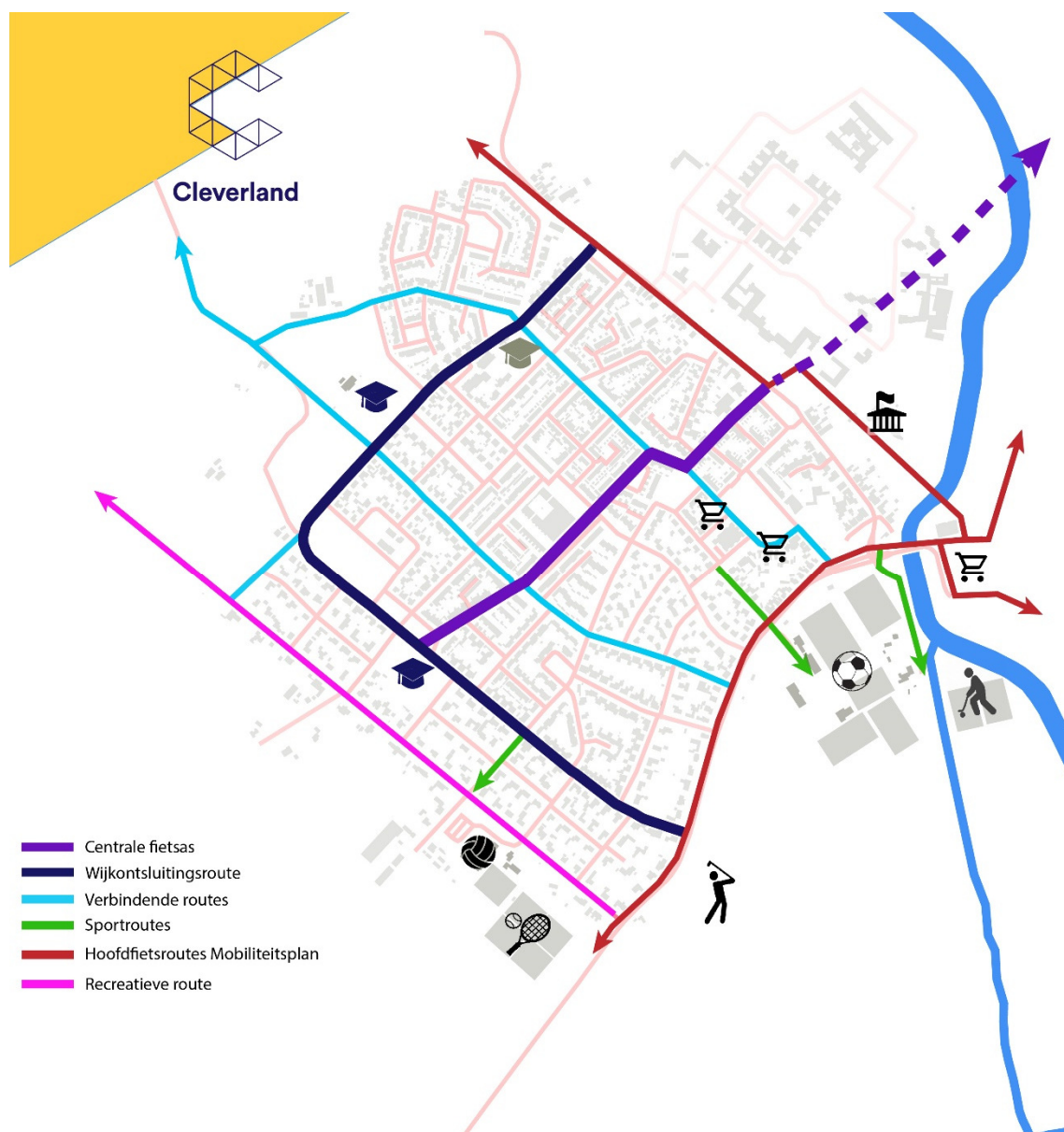
Figuur 6 Referentie van een verbreed voetpad naast een school. Het linker voetpad is aanmerkelijk breder dan het rechter voetpad.

3.2 Trappen: fietsroutes

Een fietsroute dient meerdere bestemmingen en meerdere doelen. Bestemmingen kunnen zijn: een andere locatie in de wijk, De Gestelse poort, het centrum van Sint-Michielsgestel of een ander dorp of stad in de buurt. Daarnaast kan Theereheide ook de (eind)bestemming zijn voor fietsers van buiten de wijk. Het doel van een fietsroute is dat de route veilig, aantrekkelijk en herkenbaar dient te zijn. De fietser dient zich hier comfortabel te kunnen verplaatsen.

Nu de elektrische fiets gemeengoed is geworden, is het bereik van de gemiddelde fietser aanzienlijk vergroot. Ook het recreatieve fietsen is sinds corona nog altijd bezig aan een opmars. Er worden meer ritten met de fiets gemaakt en ook de afstand die per rit wordt afgelegd neemt steeds verder toe. De fiets als vervoersmiddel willen we dan ook verder faciliteren en stimuleren. Fietsers krijgen, waar nodig, een duidelijke plek op straat en daarmee geven we deze doelgroep een veiligere plek. Afhankelijk van de intensiteit aan fietsers en ander verkeer én de functie van de fietsroute kunnen dit fietspaden, fietsstraten, fiets(suggestie)stroken, een minimum aan maatregelen of juist geen fietsmaatregelen zijn. Ook worden sommige straten doodlopend voor auto's, terwijl fietsers er nog wel doorheen kunnen. Hiermee wordt de fiets voor dagelijks gebruik een steeds aantrekkelijker alternatief voor de auto.

In de wijk wordt fietsen dus verder gestimuleerd. Routes worden zichtbaar gemaakt, maar zijn ook directer dan het alternatief per auto. Deze routes zijn weergegeven in Figuur 7. Ook wordt het aantal conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en fietsers verminderd, bijvoorbeeld door straten die uitkomen op een (hoofd-) fietsroute af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Deze straten worden voor auto's dus doodlopend. Alle woningen blijven bereikbaar met hetzelfde type vervoer als in de huidige situatie, zij het dat men met de auto soms een klein stukje moet omrijden. Nood- en hulpdiensten kunnen wel gebruik maken van doorsteken voor fietsers en ander langzaam verkeer. In de praktijk zal dit niet nodig zijn omdat de bereikbaarheid volgens dit verkeersplan nog ruim voldoende is én er voldoende alternatieven beschikbaar zijn.



Figuur 7 Fietsstructuren in (en rondom) de wijk Theereheide.

In het paars is de centrale 'fietsas' weergegeven, voortkomend uit het mobiliteitsplan. Deze as, in de vorm van een fietsstraat, doorkruist een groot deel van de wijk Theereheide en brengt men in verbinding met de andere dorpen in de gemeente. Vanaf de centrale fietsas is ook het gemeentehuis goed te bereiken. Deze as kenmerkt zich door een rode asfaltbaan. Deze kan doorsneden worden door een overrijdbare middenberm of wordt geflankeerd door twee zogenaamde rabatstroken. Een rabatstrook is in dit geval een strook klinkers naast een asfaltverharding. In figuren 8 en 9 zijn van beide varianten fietsstraat een referentieafbeelding te zien.

De fietsstraat met overrijdbare middenberm wordt ingezet op plekken waar meer auto's rijden of waar meer plek voor de rijbaan benodigd is doordat er haakse parkeervakken aan liggen. Daarbij moet de kanttekening geplaatst worden dat de intensiteiten nergens bijzonder hoog zijn. Wel draagt het bij aan het stimuleren van fietsverkeer.



Figuur 8 Fietsstraat met een overrijdbare middenberm.



Figuur 9 Fietsstraat met aan beide zijden een rabatstrook.

In Figuur 7 zijn in het rood de hoofdfietsroutes weergegeven. Deze routes komen ook uit het nieuwe mobiliteitsplan. Het zijn de belangrijkste fietsroutes binnen de gehele gemeente. Hoofdfietsroutes zijn bij voorkeur vrijliggende fietspaden. Als dit niet mogelijk is zijn fietsstroken op de weg ook mogelijk, mits het snelheidsregime 30 km/u is. De hoofdfietsroutes liggen parallel aan of op de Theerestraat en Esscheweg.

In het donkerblauw op Figuur 7 is de wijkfietsroute weergegeven. Deze route verbindt bestemmingen binnen en buiten de wijk met andere fietspaden via de Papaverstraat en de Kamperfoeliestraat. De wijkfietsroute wordt gekarakteriseerd door de subtiele aanwezigheid van fietssuggestiestroken. De weg bestaat uit een klinkerverharding waarbij de fietssuggestiestroken een andere kleur of een ander verband hebben. Deze stroken hebben formeel geen status, maar dragen wel bij aan de plaats van de fietser en zorgen voor een vernauwend ogende straat waardoor de snelheid van het overige verkeer geremd wordt. Dit is weergegeven in Figuur 14 in paragraaf 3.5.

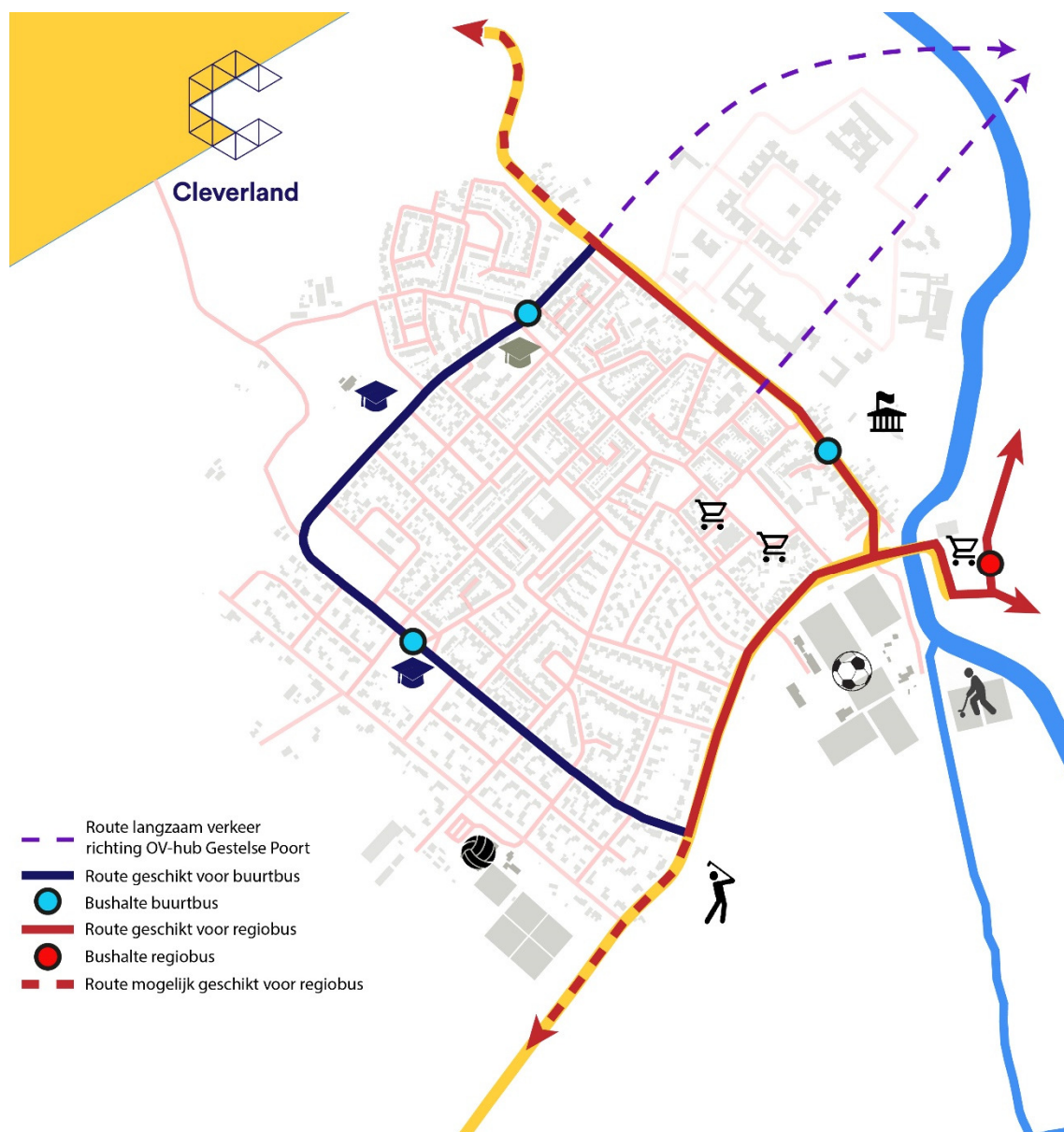
In het lichtblauw zijn verbindende fietsroutes weergegeven, deze verbinden de centrale as, de hoofdfietsroutes en de wijkfietsroutes met elkaar. Op deze routes is de plek van de fietser niet direct zichtbaar, maar deze routes vormen wel een belangrijke schakel tussen bestemmingen en woningen in de wijk. Dit kan zich uiten door een wegprofiel dat iets breder is dan bij andere erftoegangswegen, waardoor er net wat meer ruimte voor fietsers is.

In het roze is de bestaande recreatieve fietsroute weergegeven. Deze fietsroute, op de Eikenlaan, blijft bestaan. De aansluiting van de Eikenlaan op de Esscheweg komt voor gemotoriseerd verkeer te vervallen. Hiermee wordt de veiligheid voor de fietser op de Eikenlaan vergroot. De Eikenlaan is dan alleen doorgaand voor fietsverkeer. De inrichting van eikenlaan wijzigt niet direct, maar het asfalt wordt vervangen door elementenverharding, zie Figuur 16 in paragraaf 3.5.

Aanvullend is in het groen de clustering van fietsroutes die richting sportvelden leiden weergegeven. Deze takken veelal aan, of vormen een verbinding tussen fietsroutes en bestemmingen. De inrichting kan per route sterk verschillen, afhankelijk van de intensiteit en locatie. Tot slot is in het geel een route aangegeven welke leidt richting de Gestelse poort, waar een OV-knooppunt gesitueerd is. Hoewel deze route buiten het plangebied valt, dient de oversteek over de Theerestraat goed ingericht te worden.

3.3 Openbaar vervoer

De aansluiting op het openbaar vervoer in de woonwijk is matig. In Theereheide rijdt buurtbus 299, die naar Oirschot rijdt. In het centrum van Sint-Michelsgestel op loop- en fietsafstand van Theereheide, halteert bus 156 richting 's-Hertogenbosch en Eindhoven. De dichtstbijzijnde HOV-buslijn is lijn 306, aan de hub "Gestelse Poort" aan de N617. Dit is een HOV-verbinding tussen 's-Hertogenbosch en Uden, via Veghel. Deze halte bevindt zich op minimaal 2 kilometer van Theereheide en ligt daarmee wel op fietsafstand van de wijk. Zowel het HOV als de reguliere buslijn hebben een goede frequentie en vergroten de bereikbaarheid van het gebied en de woonwijk.



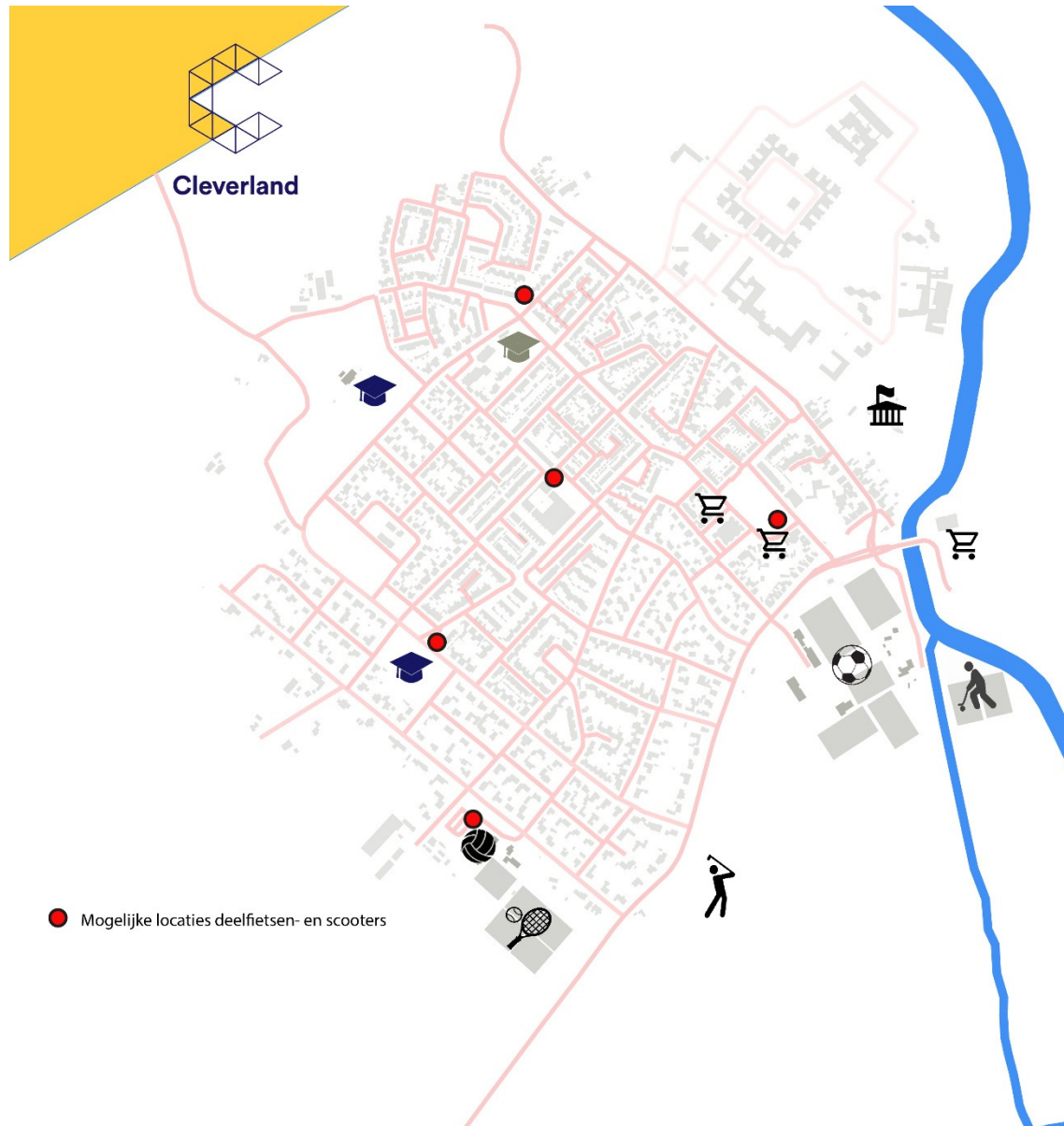
Figuur 10 Huidige busroutes in Theereheide. De gestippelde lijnen geven routes aan die geschikt zijn voor reguliere bussen.

Om ervoor te zorgen dat de wijk met het openbaar vervoer bereikbaar blijft, behouden we in ieder geval de huidige OV-structuur. De Theerestraat én de Esscheweg worden zo ingericht dat busverkeer met reguliere bussen hier ook in de toekomst mogelijk is. Mocht het routenet van de buslijnen in de toekomst wijzigen, blijven deze wegen dus goede opties voor volwaardige bussen. De Kamperfoeliestraat en de Papaverstraat houden we bereikbaar voor de buurtbus. Door de ligging van OV-hub Gestelse Poort op 2 kilometer en de ligging van de bushalte in het centrum, is het openbaar vervoer goed te bereiken.

Het kan zijn dat de fiets gebruikt moet worden om de zogenaamde 'first en last mile' af te leggen. Daarbij is de fiets een voor de hand liggende vervoerswijze om bij een hub te komen. Mogelijk rijdt de busdienst in de toekomst ook naar de hub, aanvullend op het rondje Theereheide.

3.4 MaaS: deelmobiliteit

In de gemeente Sint-Michielsgestel is nog nauwelijks deelvervoer aanwezig. Er is een initiatief vanuit de gemeente waarbij burensamen een elektrische deelauto kunnen delen. Ook staan bij het gemeentehuis enkele deelauto's waar gebruik van gemaakt kan worden. Ook medewerkers van de gemeente kunnen gebruik maken van deze deelauto's. In Theereheide zetten we momenteel nog niet direct in op deelmobiliteit, maar we maken het in de toekomst niet onmogelijk. Wel bereiden we de openbare ruimte voor op de komst hiervan. Dit doen we door op strategische plekken deelfietsenrekken te plaatsen en door het prepareren van (snel-) laadplaatsen voor de elektrische auto. Deze zijn te zien in onderstaande figuur.



Figuur 11 Voorgestelde locaties voor initiatieven met betrekking tot deelvervoer.

In de toekomst is het dan mogelijk om op deze locatie deelvervoer te laten landen, afhankelijk van het deelvervoersysteem dat gekozen wordt. In feite worden deze locaties kleine buurthubs waar men een (deel)fiets kan neerzetten en kan overstappen op de deelauto. Afhankelijk van het succes kunnen deze buurthubs verder uitgebouwd worden met andere voorzieningen zoals pakketpunten en dergelijke.



Figuur 12 Referentie van een kleinschalige mobiliteitshub in Eindhoven.

3.5 Privéauto

De privéauto, verder aangeduid als 'auto', is de laatste pijler van het STOMP-principe. Dit houdt in dat de auto als laatste wordt ingepast in de keten van mobiliteit. Dit wil niet zeggen dat de bereikbaarheid per auto ten koste gaat van andere modaliteiten. Het wil wél zeggen dat er mogelijk andere keuzes worden gemaakt bij het inrichten van de openbare ruimte ten opzichte van de huidige situatie. De auto wordt daardoor minder dominant in het straatbeeld. De bereikbaarheid van woningen en bestemmingen blijft óók voor de auto geborgd.

De intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer in de woonwijk zijn in lijn met wat men mag verwachten in een dergelijke woonwijk. Doordat de intensiteiten laag zijn -zelfs voor een woonstraat- vormen deze in geen enkele straat een theoretische beperking en kan men uitgaan van minimale dimensionering.

Het (middel)zware verkeer wordt in dit verkeersplan meegenomen onder de noemer personenauto. Het (middel)zware verkeer, denk hierbij aan vrachtwagens en tractoren, krijgt voor laden en lossen echt een toegewezen plek. Momenteel ervaart men onveiligheid tijdens het laden en lossen op met name de Campanulastraat en de Klokakker. Dit komt voornamelijk doordat de vrachtwagens het zicht op de openbare weg ontnemen. De laad- en loszone(s) worden zo ingericht dat ze dubbel gebruikt kunnen worden voor zowel laden en lossen door vrachtverkeer als door auto's om te parkeren. Dit kan worden geregeld middels een tijdsbeperking voor het laden en lossen.

Alle straten zijn geschikt voor vrachtverkeer, zij het in zeer lage intensiteiten. Een verhuishwagen, afvalwagen of brandweervagen moet immers altijd bij een woning kunnen komen. De verwachting is dat alleen bij uitzondering vrachtwagens elkaar dienen te passeren. Voor de inrichting betekent dit dat er weinig specifieke kenmerken zichtbaar zijn voor vrachtverkeer in de straten.



Figuur 13 Belangrijkste auto- en vrachtverkeersroutes in Theereheide.

Gebiedsontsluitingswegen

In het gebied zijn twee gebiedsontsluitingswegen: de Theerestraat en de Esscheweg (lichtblauw en geel). Voor deze wegen wordt de lijn uit het Mobiliteitsplan gevolgd. Hierin staat dat dit gebiedsontsluitende wegen blijven en dat de snelheid op de Theerestraat en een gedeelte van de Esscheweg verlaagd wordt naar 30 km/u. Deze wegen gaan fungeren volgens het GOW 30-principe. Op deze wegen sluiten ook erven aan. De toegang tot deze woningen dienen zo veilig en overzichtelijk mogelijk te zijn. Ook wordt de kruising tussen deze straten omgevormd tot een rotonde.

Om de gebiedsontsluitingswegen en het aanliggende fietspad veiliger te maken, worden een aantal straten die op de Esscheweg aansluiten doodlopend gemaakt voor gemotoriseerd verkeer. Dit wil zeggen dat de voetganger en de fietser wel gebruik kunnen maken van deze doorsteken, maar dat de auto een andere weg de wijk in of uit zal moeten kiezen. Hiermee verminderen we fietsconflicten en onoverzichtelijke situaties. Het gaat om de aansluitingen met de Eikenlaan, Rozemarijnlaan, Seringenlaan en de Rozenstraat. Bij al deze straten betekent dit dat er een conflictsituatie tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer worden weggehaald en dat er een onoverzichtelijke kruising komt te vervallen, ten voordele van een verhoging van de verkeersveiligheid.

Voor de Theerestraat en de Esscheweg heeft parallel aan dit verkeersplan een verkeerskundig ontwerptraject op schetsniveau plaats gevonden. In dat traject wordt rekening gehouden met de randvoorwaarden zoals gesteld in dit verkeersplan. Zie bijlage V voor het schetsontwerp van beiden wegen.

Wijkontsluitingswegen

De Papaverstraat en de Kamperfoeliestraat zijn de belangrijkste wijkontsluitingswegen. Ondanks dat de naam anders doet vermoeden, is de primaire functie van deze straten toegang bieden richting woningen. Volgens de Duurzaam Veilig-terminologie zijn het dus erftoegangswegen. Echter, hebben deze straten ook een duidelijke secundaire functie: de mogelijkheid bieden om de wijk in of uit te rijden. Ook rijdt de buurtbus over deze straten.



Figuur 14 Referentiebeeld van wegen met een informele wegindeling.

De straten dienen in de toekomst meer aan te sluiten bij het primaire gebruik van de straten. Daarbij mag de secundaire functie niet uit het oog verloren worden. De leefbaarheid van bewoners staat dus voorop, maar de ontsluitende functie van de wijk moet blijvend gefaciliteerd worden. Dit is mogelijk door de rijbaan te versmallen van de huidige breedte van 7 tot 9 meter naar de ideale maat voor een erftoegangsweg volgens het CROW, 5,80 meter. Daarnaast kan de rijbaan optisch nog verder versmald worden door fietsuggestiestroken. De rijloper wordt hierdoor smaller. Bij elke kruising komt een plateau waar rechts 'gewoon' voorrang heeft. Hiermee creëren we eenduidigheid en wordt op logische plekken de snelheid geremd.

Erftoegangswegen

Wat overblijft is 'de rest' aan wegen, straten en lanen in Theereheide. In principe hebben deze allemaal dezelfde functie: erftoegangswegen. Deze straten bieden dus toegang tot het erf en leefbaarheid staat hier centraal. Het is een plek waar men zich kan verplaatsen, maar ook een plek waar men kan spelen en ontmoeten. De definitie leefbaarheid daarin is rekbaar en voor ieder individu anders. Voor de ene bewoner is parkeren direct voor de deur een onderdeel van leefbaarheid, voor de ander is een speeltuin voor de deur onderdeel van leefbaarheid. We gaan op het snijvlak tussen beiden zitten in dit plan, zodat eenieder zich thuis blijft voelen in Theereheide.



Figuur 15 Referentie met links een afbeelding waarbij aan de zijde waar woningen een eigen oprit hebben, geen voetpad gesitueerd is. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor groen. Woningen zonder eigen oprit hebben wel een voetpad voor de deur. Rechts een afbeelding van een woonstraat met parkeren én groen. Ook is er een (smal) voetpad aanwezig tussen de parkeervakken of het groen en de woningen.

Wat veel terugkwam tijdens de participatie is dat men wel wil dat de leefbaarheid verbeterd wordt, maar dat dit niet ten koste mag gaan van de bereikbaarheid per auto. Wel stond men ervoor open om meer eenrichting toe te passen in de eigen straat of woonwijk. Hierbij ontstaat er meer ruimte om de straten anders in te richten. Denk daarbij aan groen, water, spelen en/of parkeren. Ook draagt het bij aan veiligere en meer voorspelbare verkeerssituaties. Dit is verwerkt in het verkeersplan. Daarbij dient de bereikbaarheid van de woningen uiteraard geborgd te blijven. De keuze voor eenrichting hangt dus veelal samen met het verbeteren van de leefbaarheid en/of het voorkomen van lokaal sluipverkeer.



Figuur 16 Referentie met links een straat tussen bomen en veel groen, met weinig aansluitingen van inritten. Een voetpad ontbreekt. Rechts is een smalle straat te zien zonder voetpad of parkeren met een goot in het midden.

In dit plan bekijken we globaal wat de beste mogelijkheid is per straat, bij vervolprojecten wordt er een gedetailleerd ontwerp gemaakt waaruit zal blijken of het voorstel ook daadwerkelijk past. Uiteraard doen we een reële aanname, maar de druk in de openbare ruimte (bereikbaarheid, water, groen, spelen, parkeren, etc.) is groot en komt vaak aan op de centimeter. De randvoorwaarden zoals beschreven blijven staan, zij het dat de inrichting mogelijk wijzigt in de definitieve uitwerking. Op de referentieafbeeldingen is te zien hoe straten eruit kunnen gaan zien. Hierbij zijn verschillende straten weergegeven met verschillende type inrichtingen. De verschillen onderling zijn klein, maar kunnen wel bijdragen aan een verbeterde leefomgeving en opzichte van de huidige situatie.



Figuur 17 Referentieafbeelding met links een straat zonder trottoir en rechts een parkeerhof aan de achterzijde van woningen.

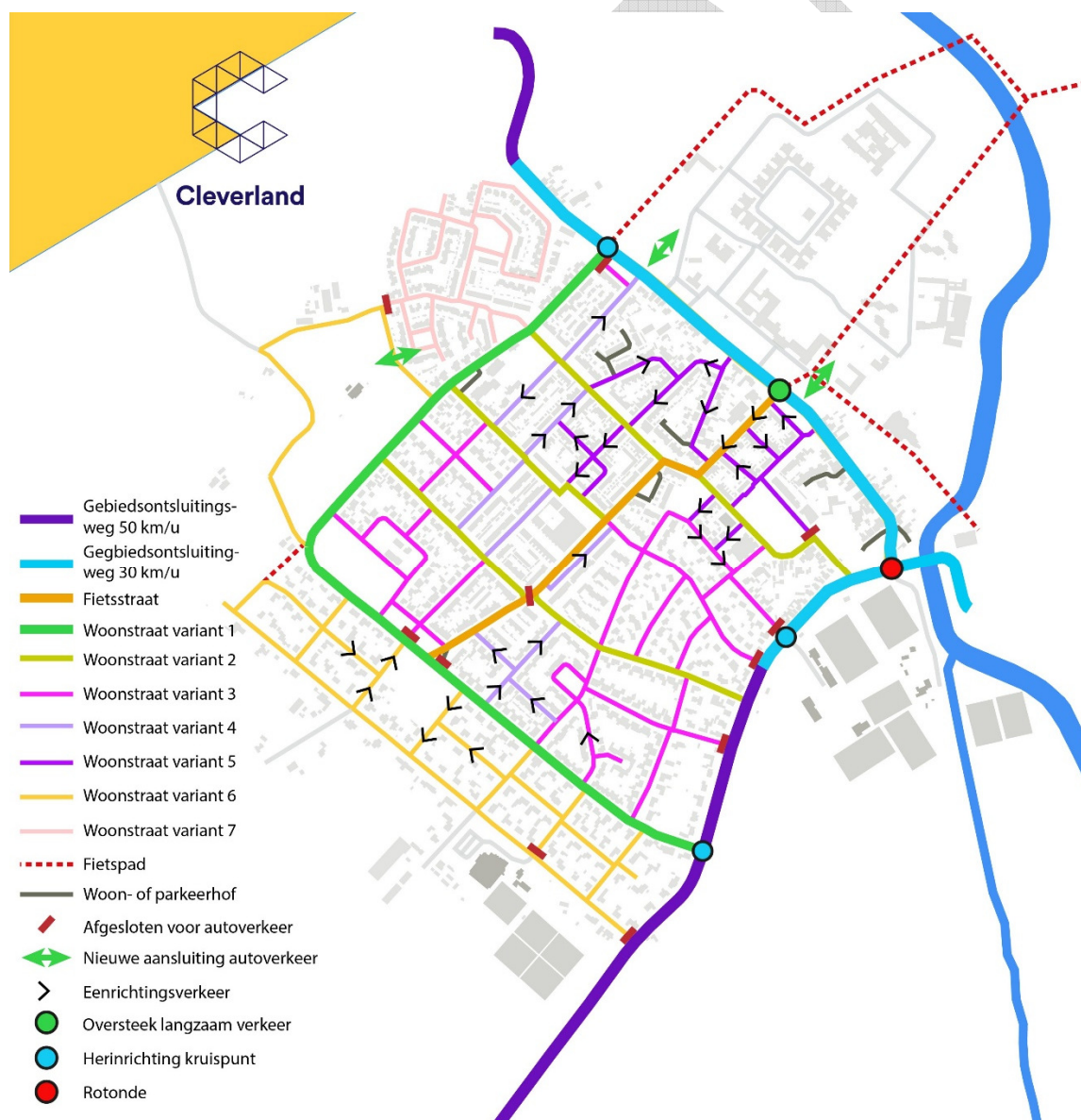
4 Verkeersplan

4.1 Verkeersplankaart

De kaarten per modaliteit zijn op elkaar gelegd. Hierbij is een bundeling gemaakt in bijvoorbeeld oversteken over de Theerestraat. Door te bundelen maken we de oversteek meer herkenbaar en veiliger. Ook is te zien waar de wandel-, fiets-, en autoroutes samenkomen of elkaar kruisen. Dit zijn plekken die extra aandacht verdienen.

Ook is een bundeling gemaakt in de verschillende erftoegangswegen (varianten), zoals dit ook is gedaan tijdens de inventarisatie. Door gebundelde woningtypes ontstaan dezelfde problemen in verschillende straten. Deze worden per variant opgelost en krijgen daardoor elk een eigen karakter, zonder dat we daarbij de samenhang in de wijk uit het oog verliezen. Daardoor ontstaat eenheid en bovenal herkenbaarheid per straat in de woonwijk.

In Figuur 18 is het verkeersplan voor Theereheide zichtbaar. De varianten per straat zijn weergegeven, maar ook de rijrichtingen en aansluitingen zijn aangegeven. In de voorgaande hoofdstukken zijn voorbeelden genoemd en in volgende paragrafen wordt ingegaan op de profielen en varianten. Deze geven de verschillen duidelijk weer.



Figuur 18 Verkeersplankaart

4.2 Indicatieve profielen

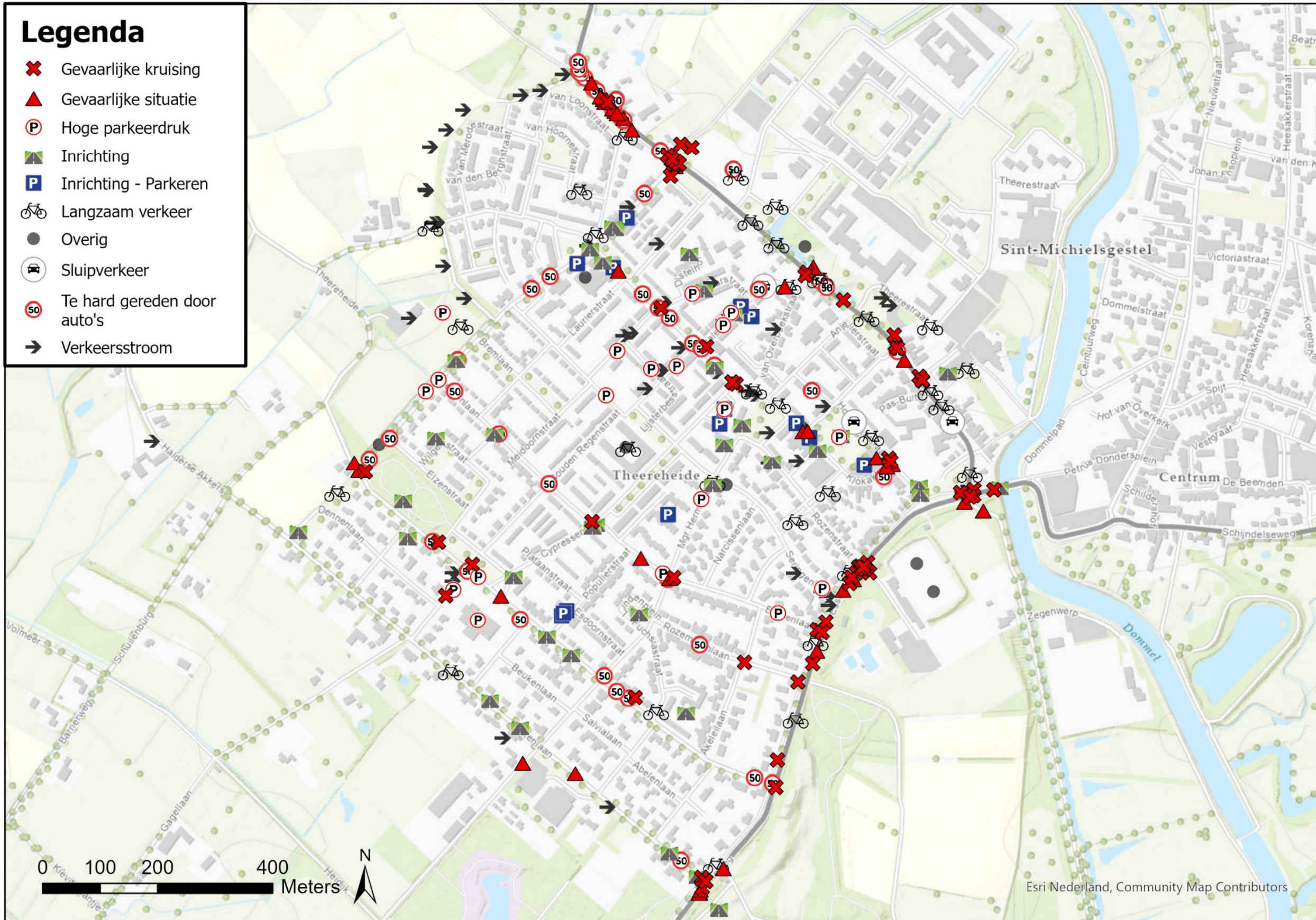
Hier nog extra info toe te voegen nadat de tweede participatieronde heeft plaatsgevonden. Zie alvast afbeelding in bijlage IV.

4.3 Theerestraat en Esscheweg

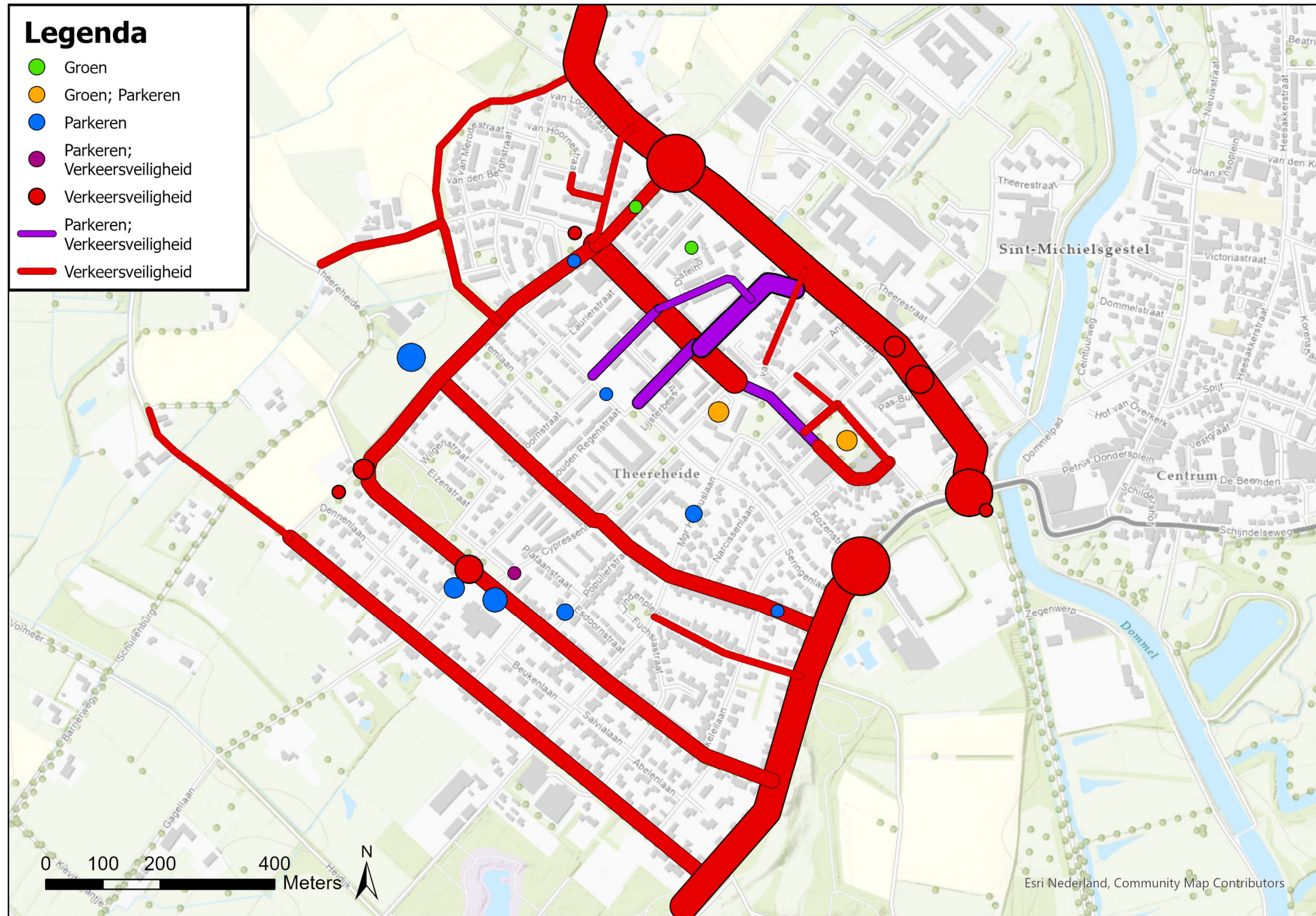
Zie voor schetsontwerp bijlage V. Nadere invulling van deze paragraaf na tweede participatieronde.

CONCEPT

Bijlage I – Kaartweergave van aandachtspunten en wensen



Bijlage II – Vereenvoudigde kaartweergave van aandachtspunten en wensen



Bijlage III – Overzicht aandachtspunten en wensen, incl. wijze van verwerking in verkeersplan

Opmerkingen eerste ronde gespreksavonden (jan/feb 2024, avonden + digitaal + 1-op-1-gesprekken)

Nr.	Locatie	Reactie/opmerking	Aantal reacties	Wel/niet verwerkt in concept verkeersplan
1	Theerestraat algemeen	Er wordt te hard gereden door auto's over een te smalle weg. Het is onveilig voor langzaam verkeer om hier over te steken of langs de weg te lopen/fietsen (veel gevaarlijke kruisingen/uitritten uit de wijk). Veel snelheidsremmende maatregelen geopperd; van flitspaal tot zebrapad. I.v.m. veiligheid fietsers ook benoemd dat separaat fietspad wenselijk is.	30	In het concept verkeersplan worden er onder andere uitspraken gedaan over het aantal en het type aansluitingen van diverse straten in de wijk Theereheide op de Theerestraat en de Esscheweg. Dit alles met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor zowel langzaam verkeersdeelnemers als automobilisten die de wijk in- en uitrijden via de Theerestraat en de Esscheweg. Mede omdat er relatief veel reacties zijn binnengekomen op de huidige verkeerssituatie van de Theerestraat en de Esscheweg is er besloten om voor deze straten ook alvast een schetsontwerp te maken. Het schetsontwerp is een schets die als basis dient voor toekomstige inrichting van deze wegen, voortbouwend op het concept verkeersplan. In het schetsontwerp voor de Theerestraat is een inrichting getekend op basis van GOW 30. Dat is een bepaalde standaard voor een 30 km/u-weg. Binnen die standaard bevinden fietsers zich op de rijbaan. De gehele (rijbaan)inrichting is echter dusdanig dat de fietser prevaleert boven het gemotoriseerde verkeer. Dit wil zeggen dat automobilisten middels de fysieke inrichting gedwongen zijn om de fietser voorrang te geven.
	Kruispunt Theerestraat - Kamperfoeliestraat	Gevaarlijke en onoverzichtelijke kruising, met name voor langzaam verkeer	20	
	Kruispunt Theerestraat - Meanderplein	Gevaarlijke en onoverzichtelijke kruising, met name voor langzaam verkeer	5	
	Kruispunt Theerestraat - Anemoonstraat	Gevaarlijke in- en uitrit, met name voor fietsers	3	
	Kruispunt Theerestraat - Esscheweg	Gevaarlijke en onoverzichtelijke kruising, met name voor langzaam verkeer	10	
2	Esscheweg	Bijna alle uitritten uit de wijk naar de Esscheweg worden als onveilig ervaren, slecht zicht op fietsers, fietspad op veel plekken te smal of onoverzichtelijk door bomen	23	Zie antwoord bij opmerking nummer 1. Daarop aanvullend: Waar het vanuit verkeersveiligheid noodzakelijk is om bepaalde bomen te kappen, is dit aangegeven in het schetsontwerp. Een uiteindelijke afweging rondom het kappen van bomen wordt gemaakt op basis van een verder uitgewerkt ontwerp. Daarbij worden meerdere belangen meegewogen. Naast verkeersveiligheid kan je dan denken aan belangen als natuur en beeldkwaliteit.
	Kruispunt Esscheweg - Rozenstraat - Sportpark	Gevaarlijke kruising, met name voor langzaam verkeer	15	
3	Papaverstraat	Er wordt te hard gereden en te weinig verkeersremmende maatregelen	10	De Kamperfoeliestraat en de Papaverstraat worden 20% tot 40% smaller. Daardoor is er een andere inrichting mogelijk met meer ruimte voor groen en parkeren. De rijbaan wordt uitgevoerd in klinkers. Daarnaast komt er op elke kruising een plateau waar rechts voorrang heeft. Ook wordt de rijbaan optisch versmald door fietssuggestiestroken. Dit alles zodat het duidelijk is dat dit 30 km/u wegen zijn. Dat vergroot de veiligheid doordat automobilisten door de inrichting afgeremd worden en minder hard zullen rijden dan in de huidige situatie.
	Papaverstraat - Roald Dahl	Te weinig parkeerplekken, andere inrichting gewenst - Kiss & Ride	4	
	Kruispunt Papaverstraat - Sparrenlaan	Gevaarlijk kruising door er te hard wordt gereden door auto's en tegen het verkeer wordt ingereden (Sparrenlaan)	5	
4	Kamperfoeliestraat	Er wordt te hard gereden en te weinig verkeersremmende maatregelen	10	Het verkeersplan gaat nog niet in op de exacte inrichting. Bomen en ander groen komen in een latere fase terug in de uitwerking. Het is de intentie om de bomen terug te plaatsen langs de Kamperfoeliestraat.
	Kamperfoeliestraat noord	Er wordt te hard gereden en te weinig drempels en het is onveilig is voor langzaam verkeer	8	
	Kamperfoeliestraat - noord	Gekapte bomen zouden terugkomen	1	
	Impact ontwikkeling Heidelust Kamperfoeliestraat	In de toekomst mogelijk te hoge parkeerdruk i.v.m. aanleg school en woningen	5	
	Kamperfoeliestraat - Bolster	Er staan vaak te veel auto's geparkeerd waardoor het te smal wordt	1	
	Kruising Kamperfoeliestraat - Theereheide (straat)	Onoverzichtelijk kruising en donkere weg	3	
5	Theereheide (straat)	Anders inrichten i.v.m. herontwikkeling Heidelust	4	De straat Theereheide krijgt ook de uitstraling van een erftoegangsweg, zoals alle straten in de woonwijk. De straat krijgt eenzelfde status als andere straten in de wijk. Hoe deze straat er exact uit komt te zien wordt bepaald in de ontwikkeling Heidelust.
6	Halderse Akkers	Veel vracht/landbouw verkeer op een te smalle weg met veel fietsers en wandelaars	2	De Halderse Akkers valt grotendeels buiten de scope van het verkeersplan Theereheide. Het gedeelte van de Halderse Akkers, rondom Heidelust, is wel meegenomen in het verkeersplan en krijgt eenzelfde status als andere straten in de woonwijk. Hoe deze exact eruit komt te zien wordt bepaald in de ontwikkeling Heidelust.

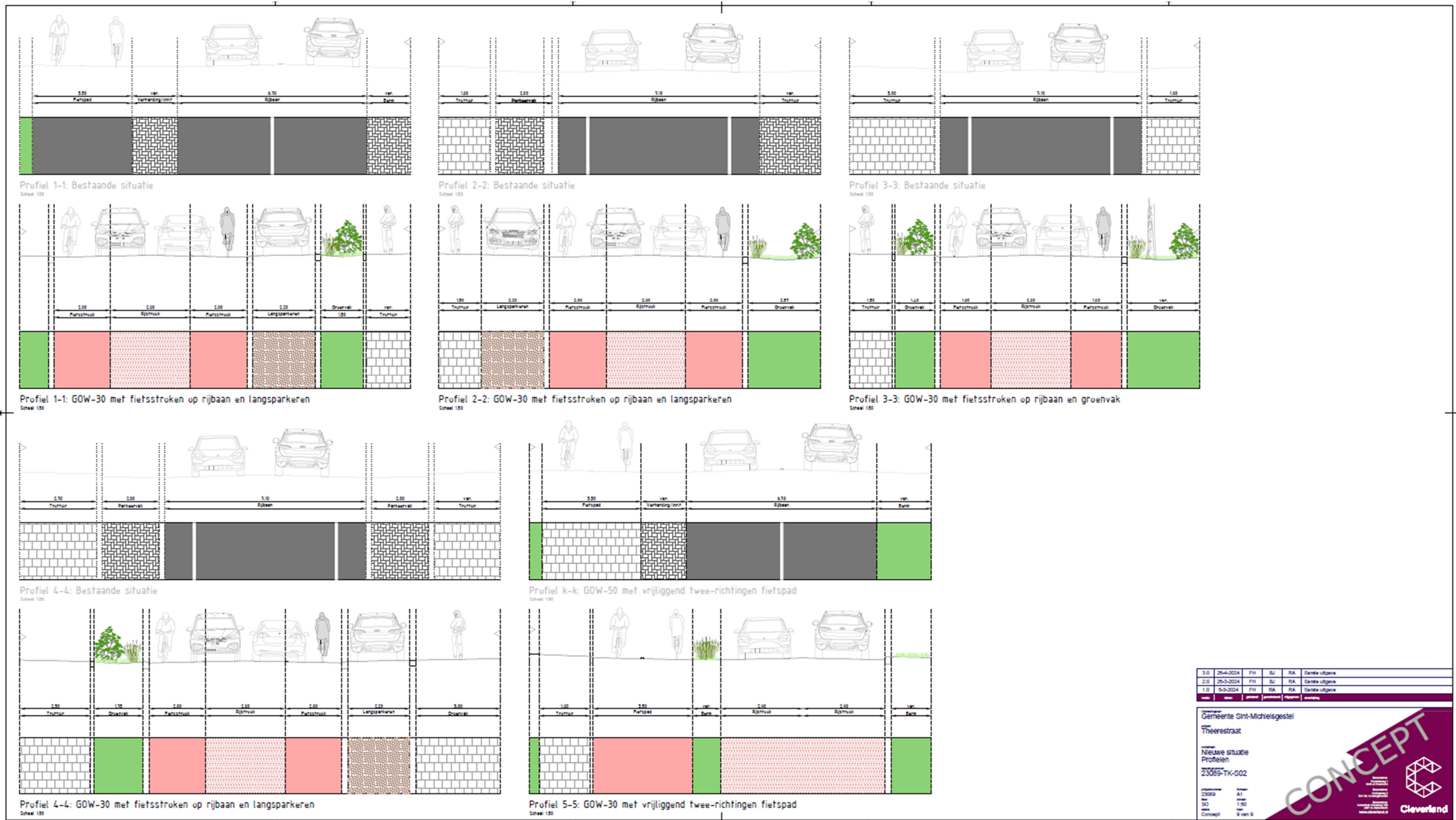
7	Rondom Hazenakkers	Mogelijk nieuwe ontsluiting Heidelust	2		Hazenakkers krijgt een extra aansluiting via de Theereheide en de Van Wittemstraat. Er is voor de Van Wittemstraat gekozen omdat de verbinding Hazenakkers - Theereheide voor fietsers is en blijft. Hiermee behouden we een veilige doorsteek voor fietsers en voorkomen we lokaal sluipverkeer. De route biedt een extra optie, maar ligt niet voor de hand voor het grootste deel van de wijk.
	Hazenakkers	Enige ontsluitingsweg wijk Hazenakkers, vaak druk	1		
	Van Loonstraat	Aantrekkelijker maken voor fiets- en voetgangers door andere inrichting	2		
8	Van Overbeekstraat	Te smal voor tweerichtingsverkeer, wens voor eenrichtingsverkeer	1		Eénrichtingsverkeer wordt voorgesteld in het verkeersplan. Hiermee sluiten we aan bij de wens van bewoners en kunnen we de weg veiliger gaan inrichten. Dit omdat de auto minder ruimte vraagt en de vrijgekomen ruimte benut kan worden voor verkeersveiligheids- en leefbaarheidsdoeleinden.
9	Hortensiastraat	Wordt gebruikt door sluipverkeer waardoor het minder aantrekkelijk wordt voor langzaam verkeer	3		Deze straat zetten we dicht voor autoverkeer vanaf de aansluiting op de Klokakker. Sluipverkeer wordt daarmee onmogelijk. De straat blijft toegankelijk via de Anemoonstraat. Fietsers en voetgangers kunnen wel in beiden richtingen de straat in en uit.
	Rondom Campanulaplein	Plein mag heringericht worden	3		Daadwerkelijke inrichting vindt plaats in een later stadium. De verkeersfunctie is in dit plan benoemd.
	Campanulastraat	Er staan vaak te veel auto's geparkeerd en in combinatie met het laden en lossen van de winkels levert dit gevaarlijke situaties op.	6		De rijbaan van de Klokakker, en ook de Campanulastraat, wordt versmald waardoor het een stuk minder aantrekkelijk wordt om hard te rijden. Ook stellen we een duidelijke laad- en los zone voor, voor vrachtwagens ten behoeve van de ondernemingen hier. Deze aparte zone komt op een plek waar het zicht niet ontnomen wordt op de bocht in de Klokakker.
	Klokakker	Er wordt te hard gereden door auto's en ze snijden af in de bocht wat gevaarlijke situaties oplevert	8		
10	Anemoonstraat	Straat is te smal en hinder door parkeren en dubbele rijrichting	3		De Anemoonstraat wordt een fietsstraat en de dubbele rijrichting blijft bestaan. Bij de herinrichting van deze weg wordt de beschikbare ruimte anders ingezet waardoor er voldoende ruimte is voor alle verkeersdeelnemers en ook voor bijvoorbeeld parkeren.
	Begoniastraat	Straat heeft sluipverkeer dat te hard rijdt	1		De Begoniastraat én omliggende straten worden éénrichtingsverkeer. Sluipverkeer wordt daarmee voorkomen. Ook krijgt de straat een andere inrichting waardoor hardrijden voorkomen wordt.
11	Ericastraat	Er wordt te hard gereden door auto's, te veel geparkeerde auto's op de weg, onveilig voor fietsers, gevaarlijke kruisingen	20		De Ericastraat wordt smaller ingericht. Bij kruisingen komen plateau's, die de snelheid remmen en de attentiewaarde van de kruising verhogen. Auto's parkeren niet meer op de weg zelf maar krijgen aparte parkeervakken langs de rijbaan.
12	Azaleastraat	Straat is te smal, te weinig groen, hoge parkeerdruk, sluipverkeer door eenrichtingsverkeer de wijk in en niet veilig voor fietsers	15		Om te zoveel mogelijk te voorkomen dat de Azaleastraat door sluipverkeer wordt gebruikt, wordt ook de Van Overbeekstraat éénrichting. De ruimte in de Azaleastraat is zeer beperkt. Om ruimte te creëren halen we het voetpad weg. Dit klinkt tegenstrijdig op het gebied van veiligheid, maar hiermee creëren we ruimte voor parkeren en groen. In een 30 km/uur-zone kan een voetganger veilig op de straat lopen. Daarnaast lenen andere routes -zoals de Papaverstraat- in de wijk zich meer voor verkeer. Bewoners van de omliggende straten gaan uiteraard wel gebruik maken van deze straat om de woning te bereiken.
	Hazelaarstraat	Straat is te smal, te weinig groen, hoge parkeerdruk	3		
	Distelhof	Te warm, te veel stenen	1		In de vervolgfase wordt gekeken naar de nadere inrichting van straten. Hierin worden mogelijkheden uitgewerkt rondom klimaatadaptieve inrichtingen om bijvoorbeeld hittestress te voorkomen. Zie alvast het referentieprofiel voor woon-of parkeerhof in het concept verkeersplan.
13	Goudenregenstraat	Te smal voor tweerichtingsverkeer, wens voor eenrichtingsverkeer	8		Een deel van de Goudenregenstraat -tussen de Ericastraat en de Seringenlaan- wordt éénrichtingsverkeer. Hierdoor ontstaat ruimte voor veiligheid, parkeren en leefbaarheid bij de reconstructie van de straat.
	Meidoornstraat	Te smal voor tweerichtingsverkeer, wens voor eenrichtingsverkeer	5		Een deel van de Meidoornstraat -tussen de Ericastraat en de Seringenlaan- wordt éénrichtingsverkeer. Hierdoor ontstaat ruimte voor veiligheid, parkeren en leefbaarheid bij de reconstructie van de straat.
	Seringenlaan	Te weinig parkeerplekken, andere inrichting gewenst	1		De exacte inrichting van de Seringenlaan wordt in een volgende projectfase opgepakt. De verkeersfunctie van de Seringenlaan wordt sterk verminderd in het concept verkeersplan. Dit biedt kansen voor het realiseren van meer parkeerplekken. Zie ook het referentieprofiel voor de Seringenlaan in het concept verkeersplan.

14	Berkenlaan	Er wordt te hard gereden, huidige ronde drempels werken niet, veel gevaarlijke kruisingen i.v.m. slecht zicht	10		De rijbaan wordt versmald en bij kruisingen komen plateaus te liggen die de snelheid remmen en ervoor zorgen dat kruisingen langzamer benaderd worden. Plateaus hebben een betere snelheidsremmend effect dan de huidige punaises (ronde drempels).
	Berkenlaan	In het weekend staat het begin van de Berkenlaan vol met geparkeerde auto's i.v.m. drukte op het sportpark	1		De inrichting van de Berkenlaan mag zich straks niet lenen voor parkeren door bezoekers van het sportpark. In de verdere uitwerking wordt dit meegenomen.
15	Cypressenlaan (noord)	Er staan vaak te veel auto's geparkeerd en plein functioneert niet goed	3		In de vervolgfase wordt gekeken naar de nadere inrichting van straten. Ook parkeren is hier onderdeel van. In het verkeersplan worden geen beperkingen opgelegd aan het toevoegen van parkeerplekken, op die plekken waar het niet ten koste gaat van bestaand groen. Zie ook het referentieprofiel voor de Cypressenlaan in het concept verkeersplan.
	Cypressenlaan (zuid)	Er staan vaak te veel auto's geparkeerd waardoor het te smal wordt	1		
16	Mgr. Hermuslaan	Te weinig parkeerplekken, andere inrichting gewenst	2		De inrichting van de Mgr. Hermuslaan mag zich straks niet lenen voor parkeren door bezoekers van het sportpark. In de verdere uitwerking wordt dit meegenomen.
17	Rozemarijnlaan	Er wordt te hard gereden en te weinig verkeersremmende maatregelen	2		De aansluiting van de Rozenmarijnlaan zetten we dicht voor autoverkeer. De personen die dan nog gebruik maken van de Rozenmarijnlaan zijn dan enkel bewoners uit de directe omgeving. Fietsers en voetgangers kunnen wel in beiden richtingen de straat in en uit. Doordat er minder auto's rijden is de kans op conflicten veel kleiner. De straat wordt daardoor veiliger.
18	Populierstraat	Andere inrichting parkeervakken gewenst; meer groen	2		In de vervolgfase wordt gekeken naar de nadere inrichting van straten. Hierin komen ook mogelijkheden om klimaatadaptieve inrichtingen voor te stellen.
19	Sparrenlaan	Te weinig parkeerplekken, andere inrichting gewenst	3		In de vervolgfase wordt gekeken naar de nadere inrichting van straten. Ook parkeren is hier onderdeel van. In het verkeersplan worden geen beperkingen opgelegd aan het toevoegen van parkeerplekken, op die plekken waar het niet ten koste gaat van bestaand groen.
20	Dennenlaan (pad tussen Dennenlaan en Papaverstraat)	Slecht begaanbaar voor fietsers	1		Pad maakt straks onderdeel uit van de fietsstructuur en wordt dus beter, prettiger en veiliger begaanbaar voor fietsers.
21	Eikenlaan	Te hard gereden en te veel vrachtverkeer. Tijdelijk bloembakken zijn gevaarlijk, andere snelheidsremmende ingrepen gewenst	10		De aansluiting van de Eikenlaan op de Esscheweg zetten we dicht voor autoverkeer. Deze kan dan enkel nog gebruikt worden door fietsers en voetgangers. Hierdoor wordt de weg alleen gebruikt door bestemmingsverkeer, dat via de Papaverstraat en de andere dwarsstraten de Eikenlaan kan bereiken. Daarnaast leggen we plateaus aan en veranderen we de verharding van asfalt naar klinkers. Dit zorgt voor minder verkeersconflicten en daardoor tot een verhoogde verkeersveiligheid. Referentieafbeeldingen en doorsnedes zijn opgenomen in het concept verkeersplan.
22	Zegenwerp	Donkere weg met slecht zicht	1		De aansluiting naar de Zegenwerp wordt meegenomen in het schetsontwerp van de Esscheweg. In de verdere uitwerking kan er verder gekeken worden naar het optimaliseren van verlichting.

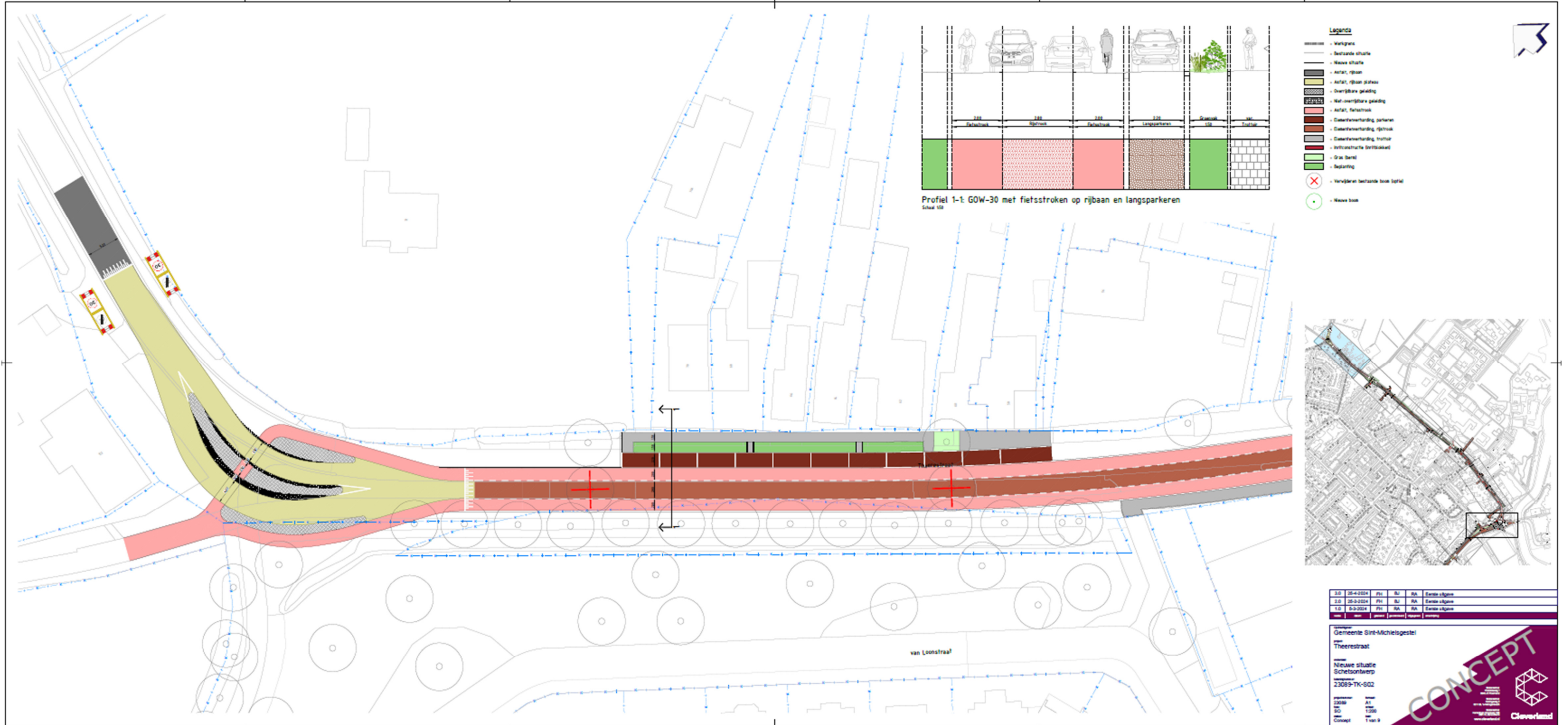
	Opgenomen in concept verkeersplan
	Verkeersplan maakt dit niet onmogelijk
	(Deels) buiten scope. Gedeelte binnen scope opgenomen in concept verkeersplan

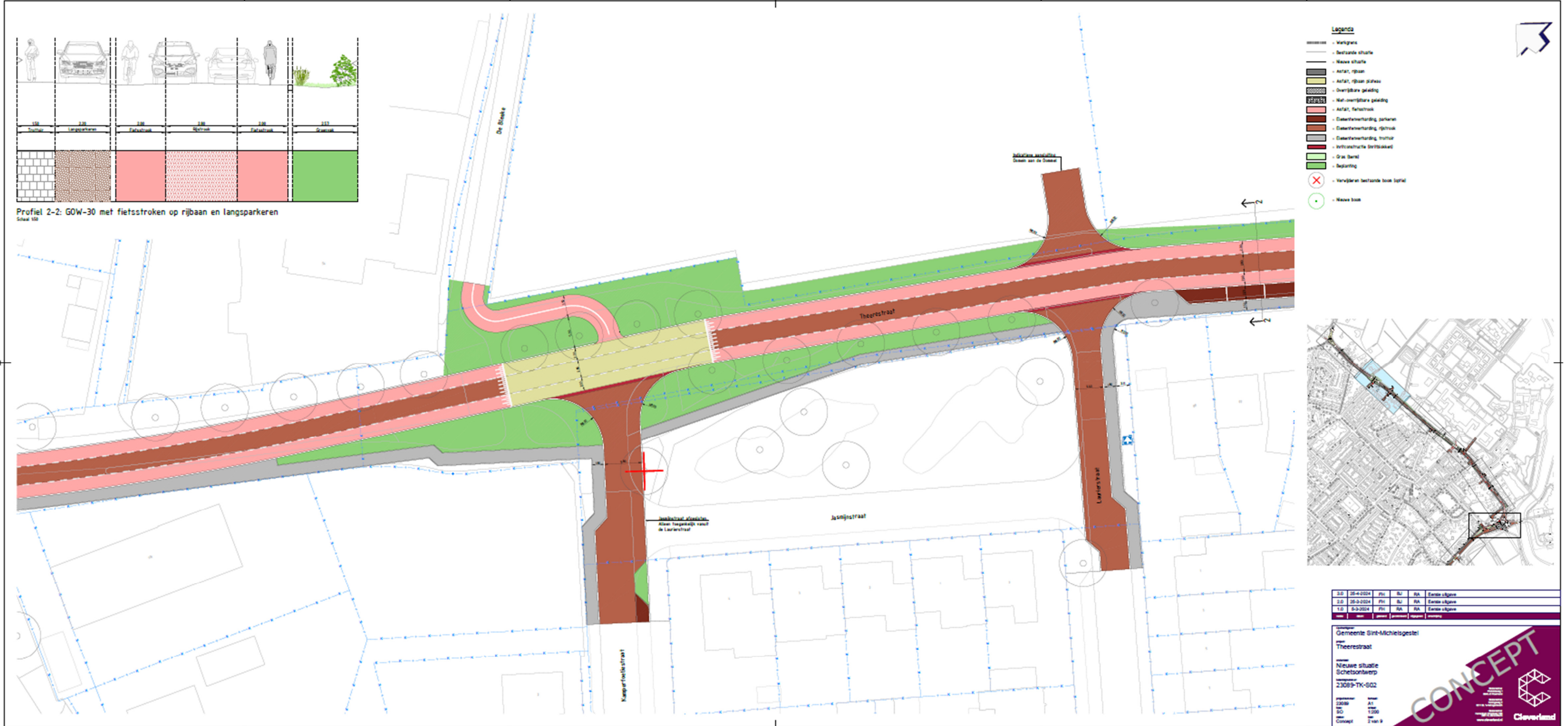
Bijlage IV – Overzicht inrichtingsprincipes Theereheide

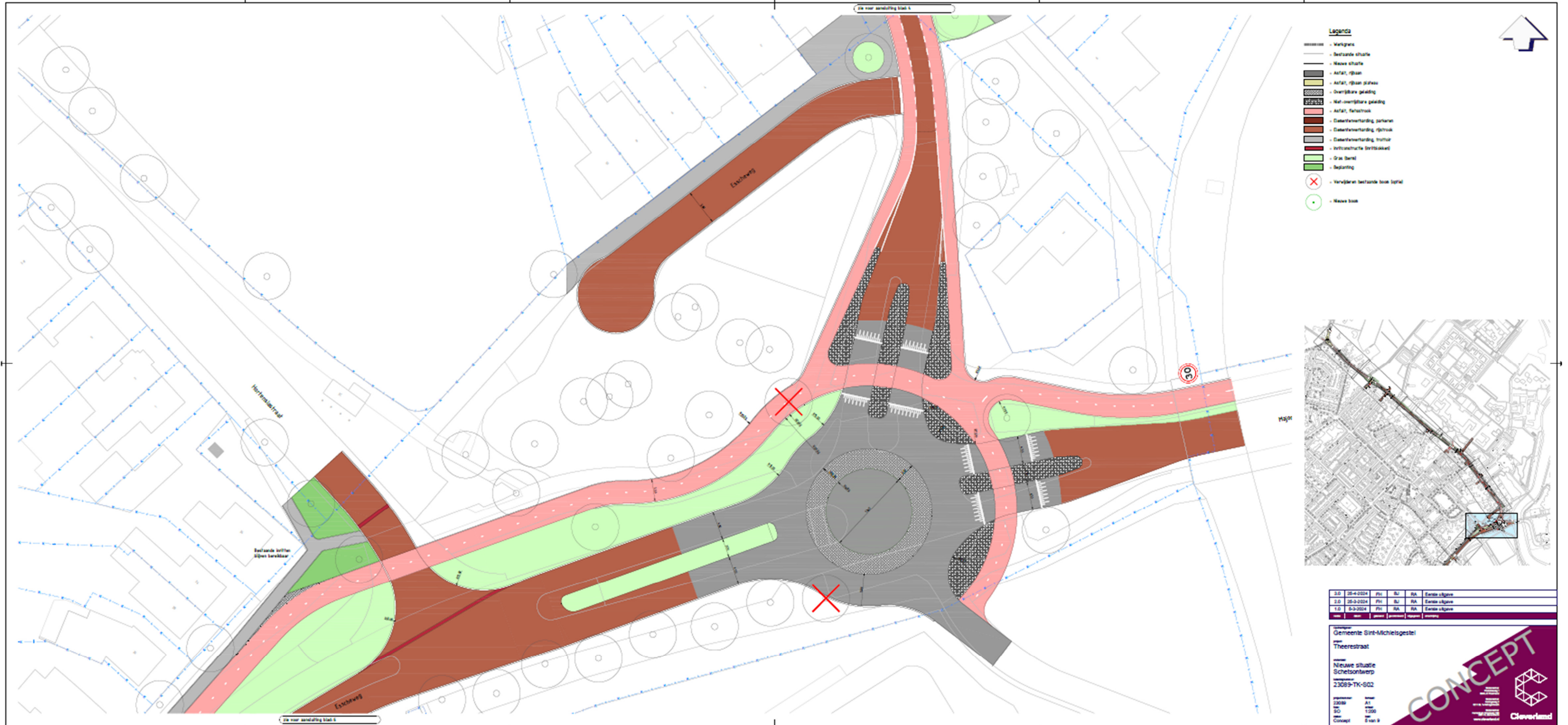
Afbeelding/poster o.b.v. hoofdstuk 4.1. incl. referentieafbeeldingen en de doorsnedes uit 4.2 wordt momenteel opgesteld voor de tweede participatieronde. Deze wordt hier later nog ingevoegd. Hieronder alvast een overzicht van de profielen voor de verschillende type weg-categorisering.



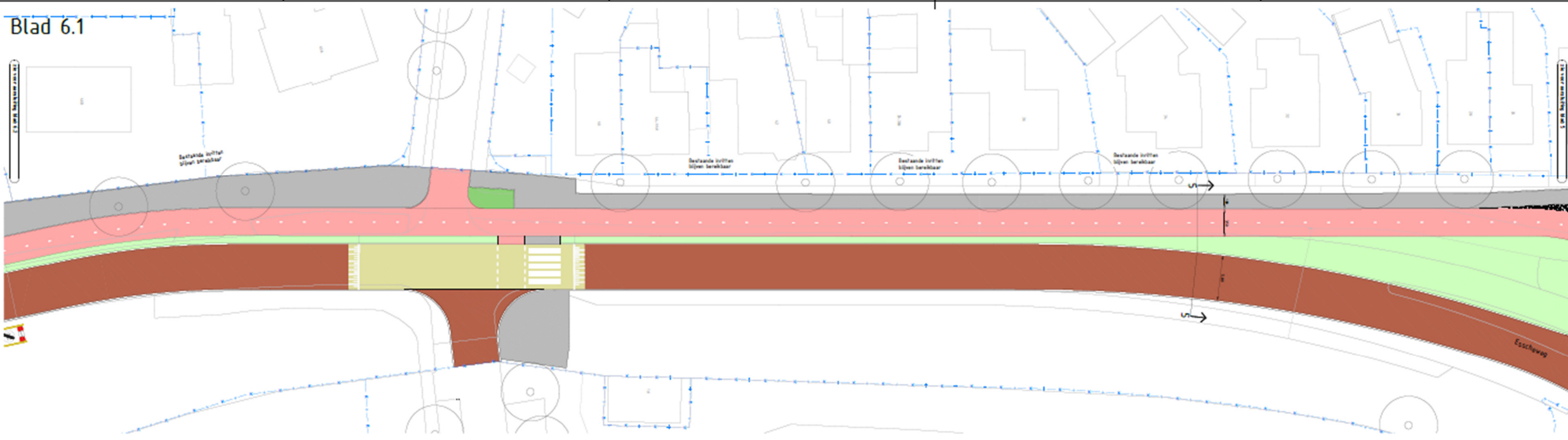
Bijlage V – Schetsontwerp Theerestraat en Esscheweg



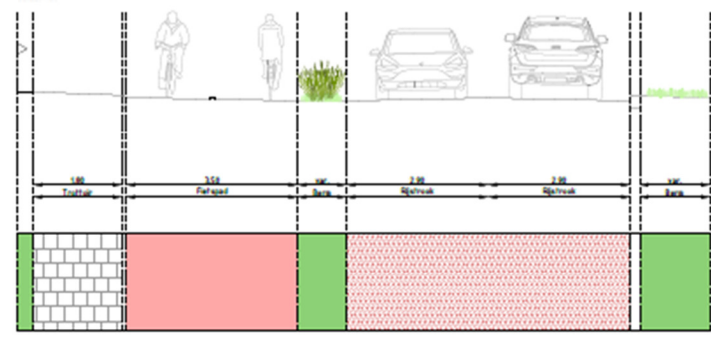




Blad 6.1



- Legenda**
- Werkpaas
 - Bestaande storte
 - Nieuwe storte
 - Afsat, ripaan
 - Afsat, ripaan streek
 - Overstroom gebied
 - Wat-overstroom gebied
 - Afsat, behouwk
 - Overstroomgebied parkeren
 - Overstroomgebied, riolering
 - Overstroomgebied, trottoir
 - Infrastructuur verbruiksland
 - Grak band
 - Begroening
 - ⊗ Verwijderen bestaande boom (opruim)
 - Nieuwe boom



Profiel 5-5: GOW-30 met vrijliggend twee-richtingen fietspad
Schaal 1:50

Blad 6.2



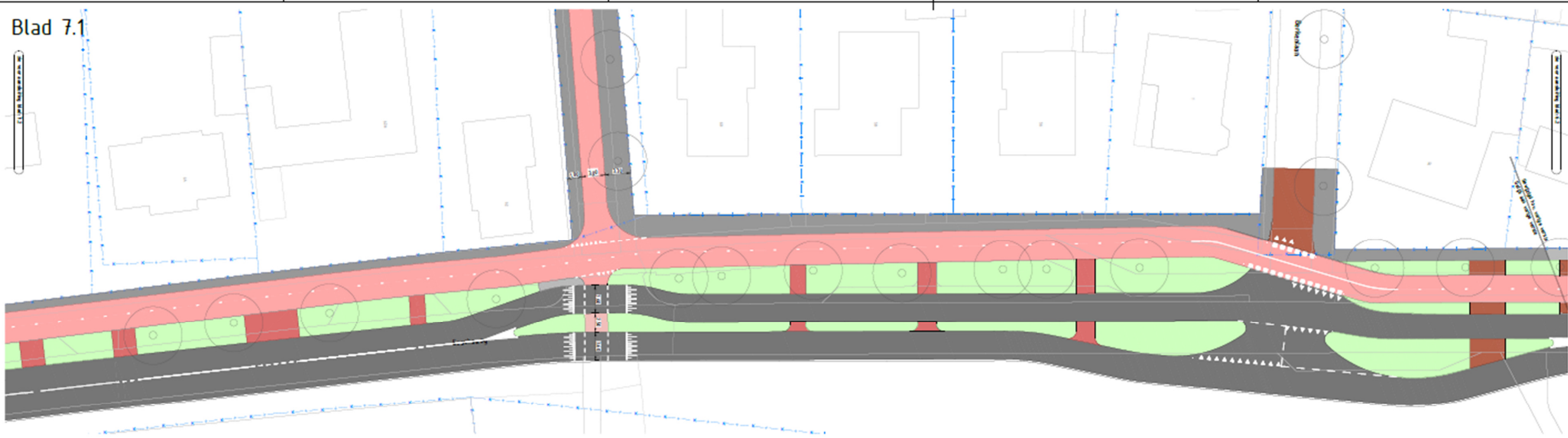
NO	SO	PL	BU	RA	Forme	Opmerking
1.0	1.0-2024	PL	BU	RA	Forme	Opmerking
1.1	1.1-2024	PL	BU	RA	Forme	Opmerking

Gemeente Sint-Michielsgestel
Theestraat
Nieuwe situatie
Schaalwerk
23089-TX-002

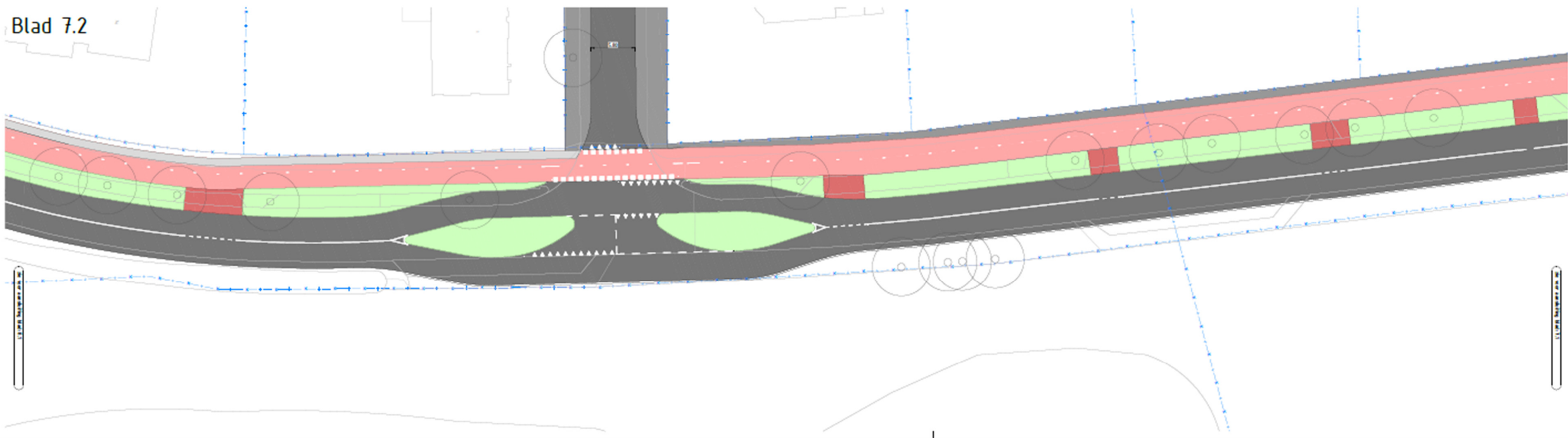
Projectnummer: 23089-TX-002
SO: 1.0
Concept: 2 van 9

CONCEPT
Cleverimad

Blad 7.1



Blad 7.2



- Legenda**
- Vastgrens
 - Bestaande schone
 - Nieuwe schone
 - Afsat, rijbaan
 - Afsat, rijbaar streek
 - Overrijbare gebied
 - Wat-overrijbare gebied
 - Afsat, fietsstrook
 - Eisenwandenranding parkeren
 - Eisenwandenranding rijstrook
 - Eisenwandenranding trottoir
 - Infrastructuur verbindings
 - Grak beemd
 - Begroening
 - Verwijderen bestaande boom (oprij)
 - Nieuwe boom

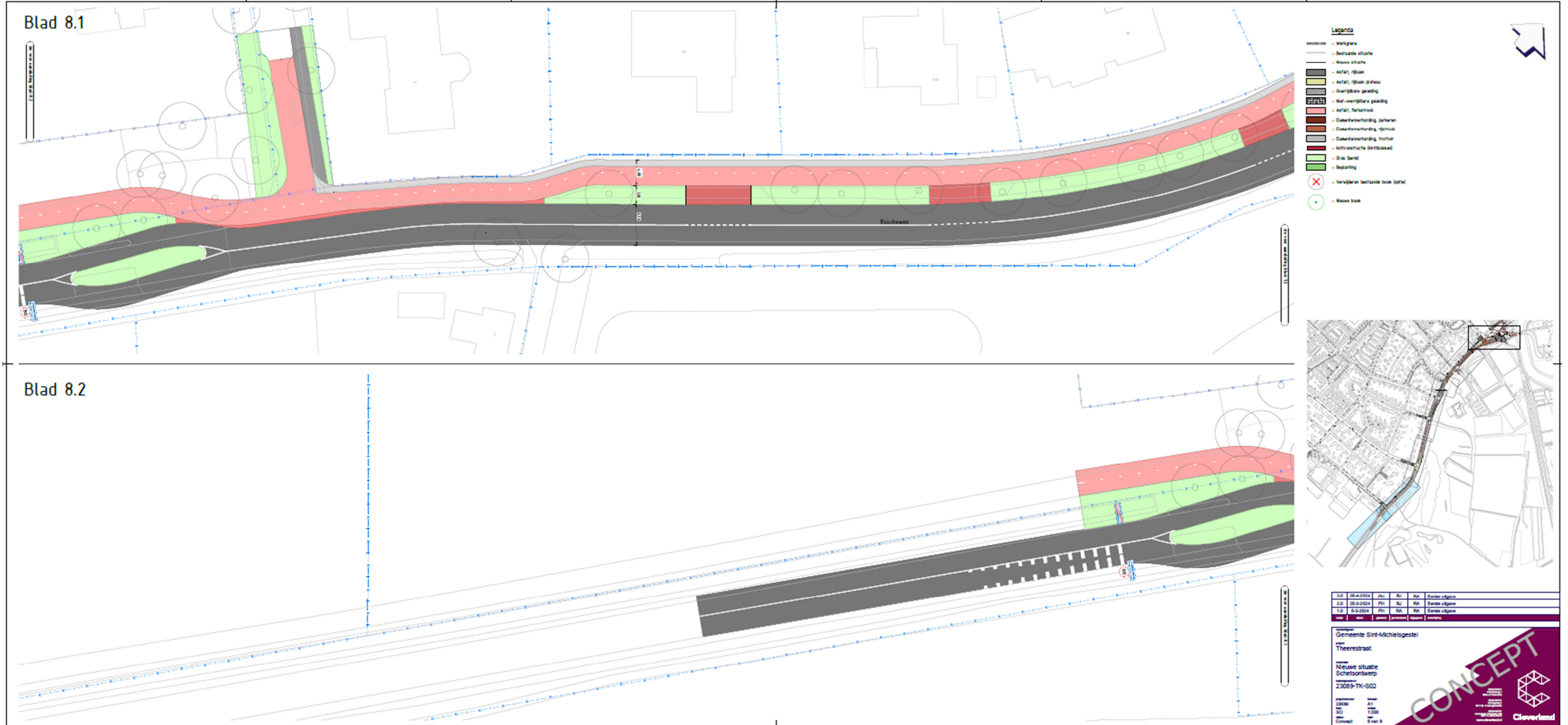


D.O.	25-4-2024	PH	BZ	RA	Eerste signatuur
D.O.	25-3-2024	PH	BZ	RA	Eerste signatuur
D.O.	0-3-2024	PH	RA	RA	Eerste signatuur

Gemeente Sint-Michiëlsgeestel
Theerestraat
Nieuwe situatie
Schetsontwerp
23089-TX-002

2024
A1
SC
1350
Concept Team 9

CONCEPT
Cleverland



Blad 8.1

Blad 8.2

Legenda

- Werkgraaf
- Bestaande situatie
- Nieuwe situatie
- Afsat, rijksweg
- Afsat, rijksweg
- Overstroom gebied
- Niet-overstroom gebied
- Afsat, fietsstrook
- Oeverversterking, parkeren
- Oeverversterking, rijksweg
- Oeverversterking, trottoir
- Vertrouwde verbindingslijn
- Gras Beroel
- Bestanding
- Verwijderen bestaande boom (oprijt)
- Nieuwe boom

SO	Datum	WV	BU	RA	Ersteinligging
3.0	25-4-2024	PH	BU	RA	Ersteinligging
2.0	25-3-2024	PH	BU	RA	Ersteinligging
1.0	3-3-2024	PH	RA	RA	Ersteinligging

Gemeente Sint-Michiëlsgeest
 Theerestraat
 Nieuwe situatie
 Schetsontwerp
 23089-TK-002
 Schaal: A1
 SO: 1:200
 Concept: 6 mei 24

