

Groen & Klimaat

Bomen

De vitaliteit van de bestaande bomen loopt sterk terug. Dat komt vooral doordat de groeiplaatsen nu niet goed zijn: de boomspiegel is te klein, de ondergrondse ruimte is beperkt en ze krijgen nu onvoldoende water. Hierdoor worden de bomen vatbaar voor ziekten en plagen en treden er droogteverschijnselen op (bladeren vallen uit).

In de bovenlaag van de grond zit het meeste vocht. Hierdoor liggen de wortels van de bestaande bomen dicht onder de oppervlakte. De kans is groot dat de wortels bij de werkzaamheden beschadigen, waardoor de vitaliteit nog sneller achteruit loopt. Het gevolg is dan dat de bomen 1 voor 1 uitvallen. Als we die bomen vervolgens moeten vervangen, hebben we nog steeds te maken met een slechte groeiplaats.

Technisch zijn er diverse mogelijkheden om de bestaande bomen te voorzien van nieuwe aarde, voedingsstoffen en dergelijke. Succes is hierbij helaas niet gegarandeerd. Bovendien kunnen we de levensduur van de bomen dan maar voor maximaal 10 jaar verlengen. Een ander probleem is dat we de straat zo willen aanleggen dat het water naar de bomen stroomt. Dit betekent dat de bomen dan te hoog komen te staan in de nieuwe maaiveldhoogte.

Op dit moment staan er 78 lindes aan de Sint Annastraat. In het nieuwe schetsontwerp komen er 60 bomen terug. De nieuwe bomen krijgen meer ruimte om te groeien. Door minder bomen terug te zetten krijgen is er ondergronds meer ruimte per boom. Hierdoor kunnen de bomen uitgroeien tot volwaardige bomen, met mooie grote kronen. In het nieuwe ontwerp willen we verschillende soorten bomen planten.

De belangrijkste reden hiervoor is dat de bomen dan minder gevoelig zijn voor ziekten en plagen. Door meer diversiteit wordt de verspreiding van ziekten en plagen geremd. En als een soort boom onverhoopt toch een ziekte krijgt, hoeven we bovendien niet meteen alle bomen in de hele straat te kappen.

Klimaat

De aanplant van nieuwe bomen die een grotere kroon krijgen zorgt voor meer schaduw op de stoepen. De grotere boomvakken en het toevoegen van grote groenvakken (kruising Stijb Buysstraat en kruising Groesbeekseweg) zorgt voor een vermindering van het verhard oppervlak. Dat heeft een gunstig effect op waterinfiltratie én hitte. Daarnaast worden er extra (technische) voorzieningen getroffen voor waterinfiltratie.



Referentie beeld bomenrijen met verschillende soorten



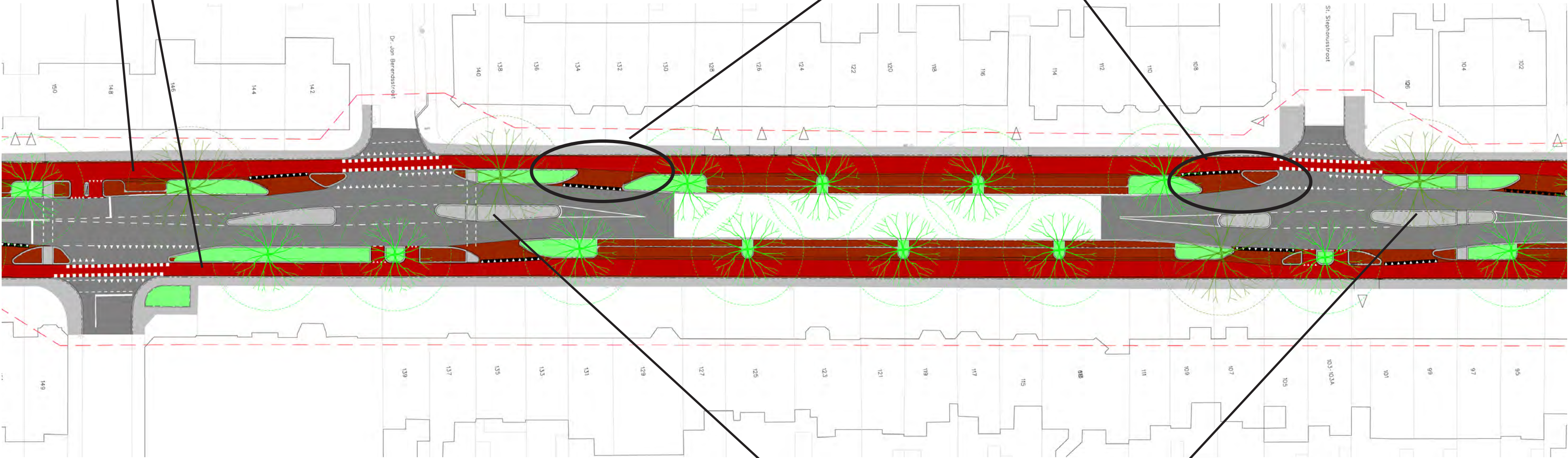
Referentiebeeld Linde na 30 jaar

Verkeer

Wat gaan we doen?

De fietspaden en de parallelwegen worden uitgevoerd in rood asfalt

De in- en uitritten naar de parallelwegen worden volgens de huidige richtlijnen aangebracht.

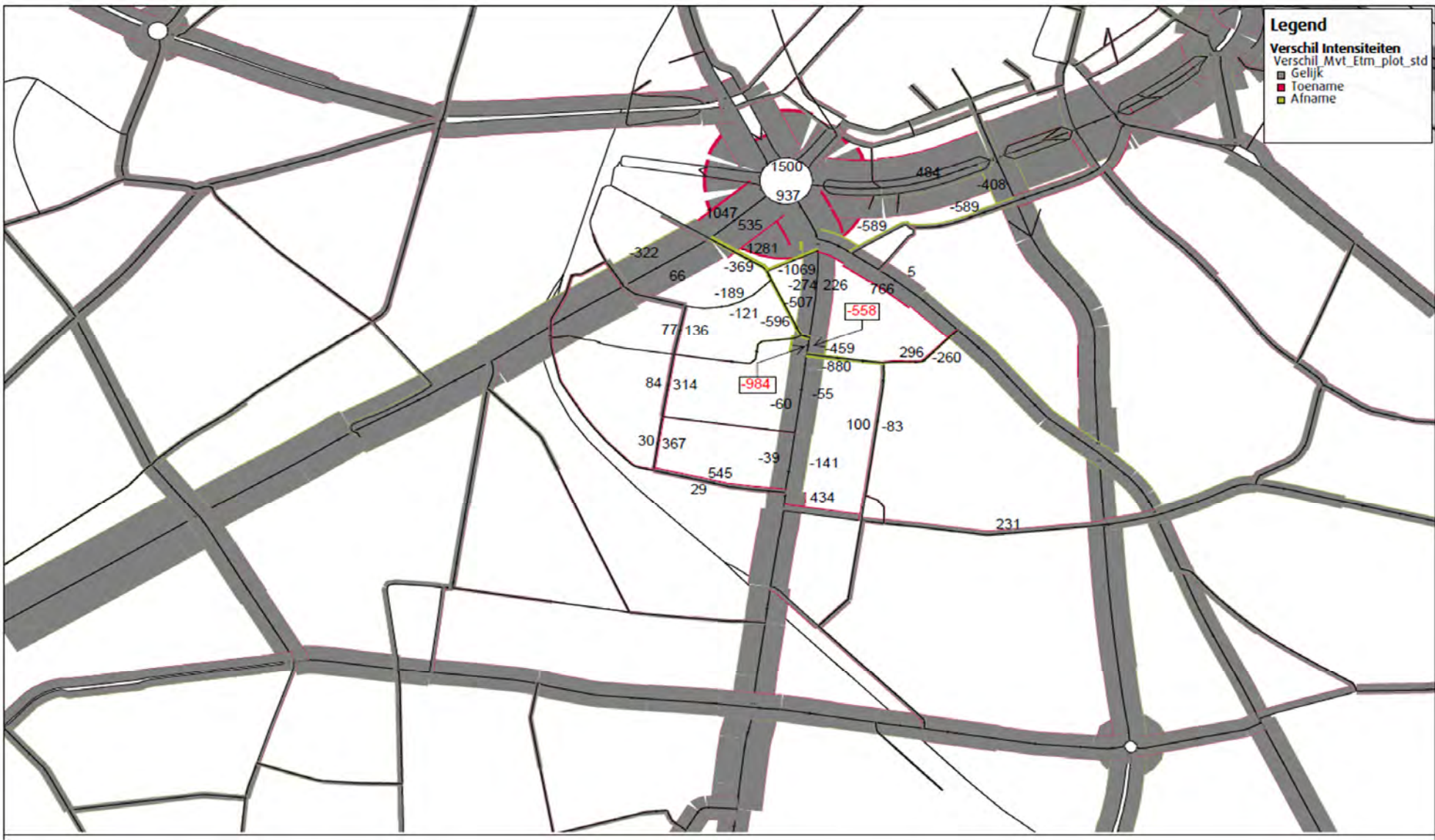


Niet op kaart:

Door het verwijderen van de linksaf stroken bij de Fransestraat en de Stijn Buysstraat ontstaat er ruimte om goede fietsoversteken te realiseren en sluipverkeer door de wijken te weren.

De rechtsaf stroken bij de Dr. Jan Berendsstraat en de St. Stephanusstraat worden weggehaald en er komen middengeleiders op de hoofdrijbaan, zodat fietsers in twee fases kunnen oversteken.

Effecten verkeersmaatregelen



Conclusies

- De verkeersintensiteit door Bottendaal neemt heel erg af.
- In de van Trieststraat en de Stijn Buysstraat is er een afname van meer dan 1000mvt/etmaal.
- Sluiproute Coehoornstraat, Bijleveldsingel, Sloetstraat en Groesbeekseweg neemt af.
- Op Keizer Karelplein is wel een toename (1500 mvt/etm), maar dit is te verwerken door het Keizer Karelplein.
- De Dr. Jan Berendstraat heeft een toename (545 mvt/etm), maar is wijkgerelateerd verkeer.
- Minder verkeer op de Sint Annastraat.

Parkeeronderzoek St Annastraat

(telling 6 t/m 13 oktober 2018)

	Aanwezig	maximale bezetting	9-10-2018 23:30	11-10-2018 23:00	aantal plekken SO	verschil
B	10	10	10	4	11	1
E	16	16	16	14	11	-5
H	33	28	23	28	33	0
K	18	16	16	14	18	0
P	20	12	10	12	18	-2
S	11	11	8	10	11	0
V	26	16	11	16	19	-7
AA	16	13	8	11	18	2
	150	122	102	109	139	-11



Conclusies

- Door het weren van het sluipverkeer op de parallelwegen, het uniformilariseren van de aansluitingen van de parallelwegen, het toepassen van meer groen en het realiseren van betere fietsoversteken komen er 11 parkeerplaatsen minder dan in de huidige situatie.
- Ten opzichte van de getelde maximale bezetting (verschillende dagen/tijdstippen) hebben we nog 17 parkeerplaatsen vrij. Maximale bezettingsgraad van 87%
Ten opzichte van de twee drukste momenten bedraagt de de maximale bezettingsgraad 73% en 78%
- In wegvak E (van Slichtenhorststraat - Fransenstraat) zijn er op het drukste moment 5 parkeerplaatsen te weinig, maar in de directe omgeving zijn parkeerplaatsen aanwezig

SNELFIETSROUTE ST ANNASTRAAT

Toegankelijkheid

Bij de herinrichting wordt er uiteraard aandacht voor de toegankelijkheid van de straat. De stoepen langs de St. Annastraat zijn niet breed. Helaas is er in het straatprofiel geen ruimte om de stoepen te verbreden. In het schetsontwerp is gezocht naar mogelijkheden om de looproutes te optimaliseren.

Verminderen obstakels

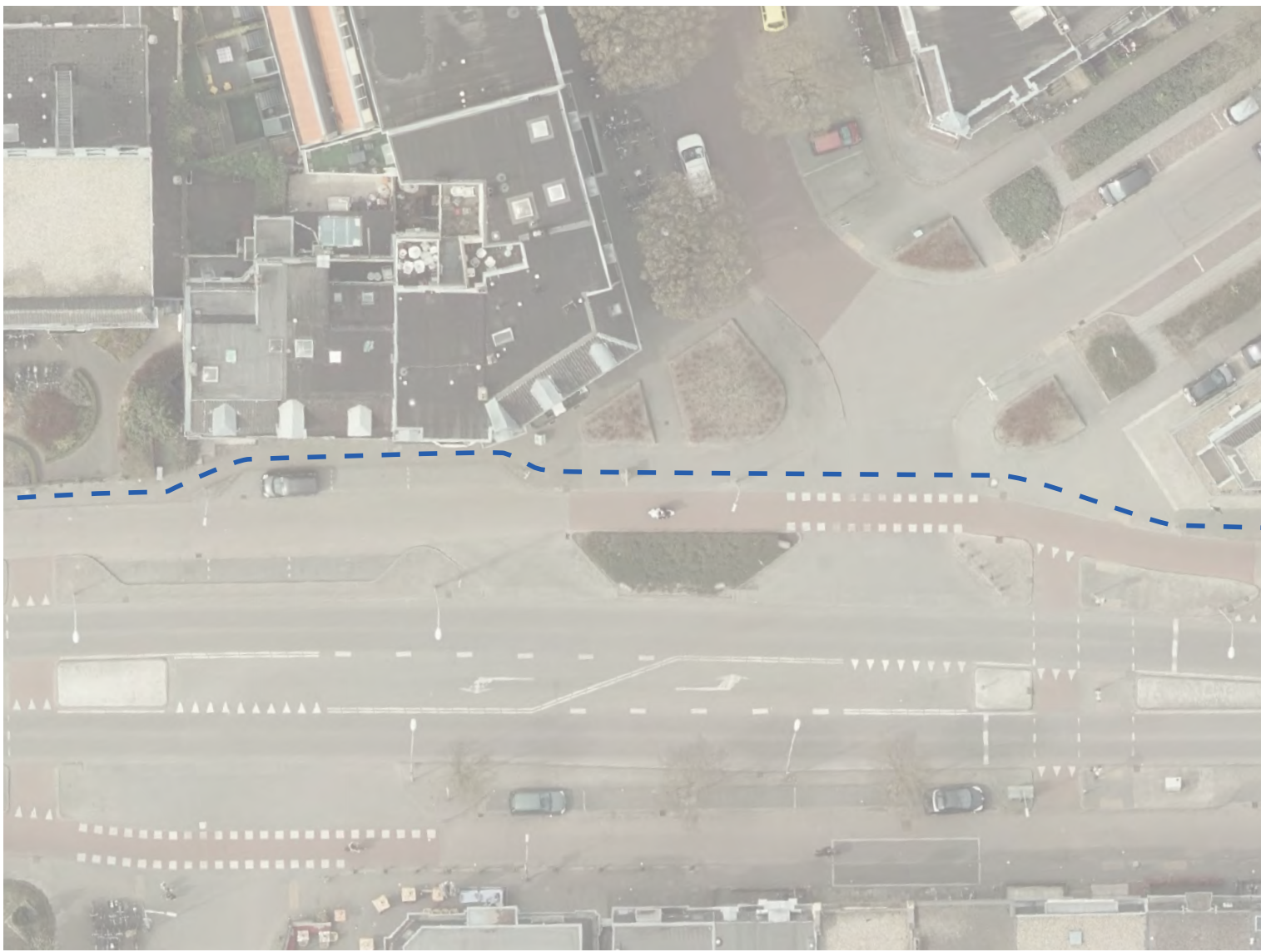
Dit kunnen we bijvoorbeeld doen door het aantal obstakels op de stoepen te verminderen. Daarom worden de brandkranen ondergronds gebracht en de lantaarpalen verwijderd. Om voldoende licht op de stoepen te houden worden de nieuwe lantaarnpalen tussen de rijbaan en parkeervakken voorzien van zogenaamde ‘uithangers’. Op deze manier ontstaan er minder vernauwingen op de stoep en ontstaat er een rechte looplijn.

Looplijnen

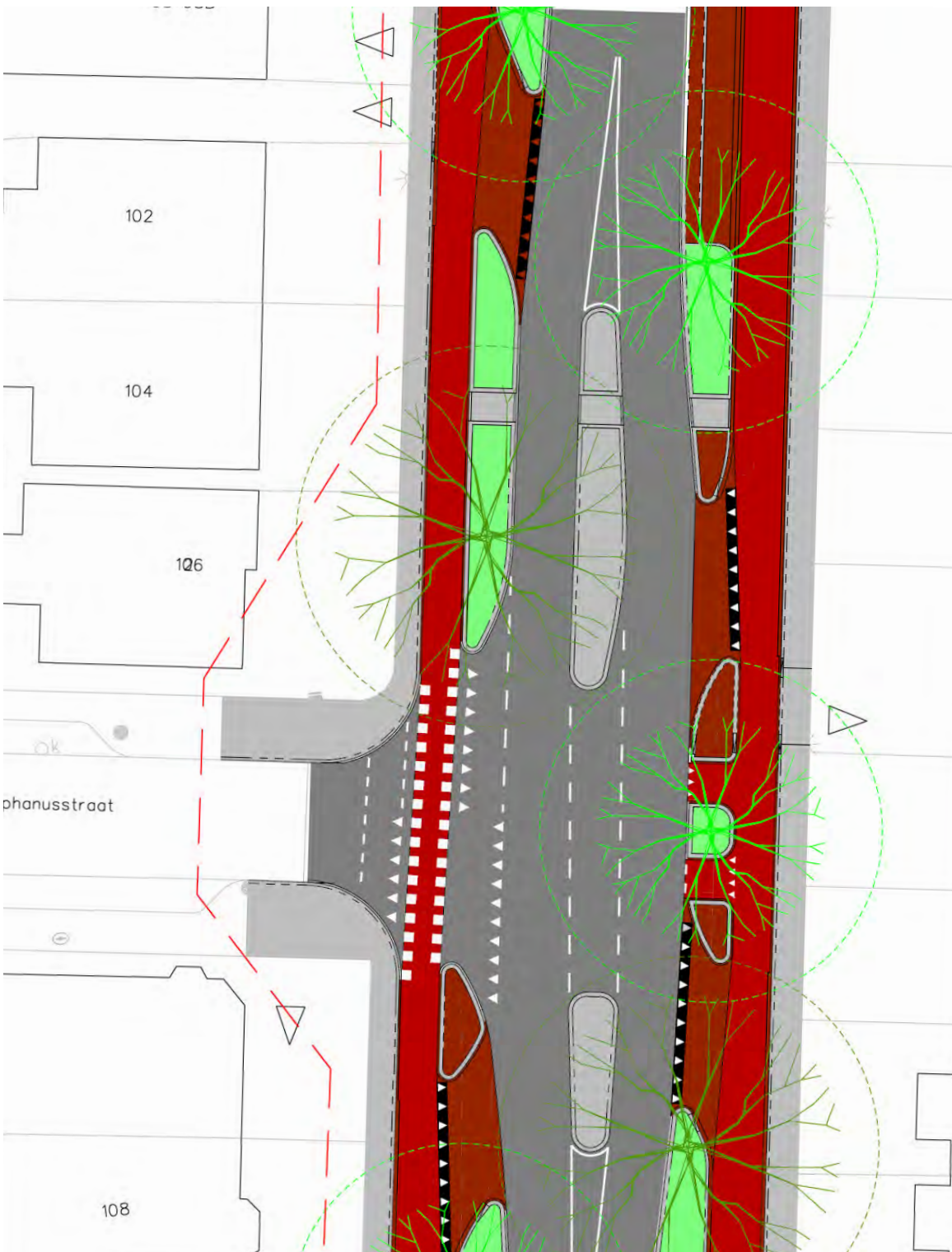
Ook is gekeken of de looplijnen op andere delen van de straat een wat vloeiender verloop kunnen krijgen.

Vergroten oversteekbaarheid

Bij de Dr. Jan Berendsstraat en de St. Stephanusstraat kunnen komen er middengeleiders in de weg waardoor voetgangers en fietsers daar in twee stappen over kunnen steken.



Voorbeeld: meer vloeiende looplijnen (blauwe streepjeslijn)



Dr. Jan Berendsstraat en de St. Stephanusstraat :
Fietsers en voetgangers kunnen in 2 keer oversteken.

Historisch stadsgezicht

Een van de meest waardevolle elementen van het Nijmeegse stadsbeeld is zonder twijfel de 19e-eeuwse stadsuitleg. Deze zogenaamde ‘negentiende eeuwse schil’ is na de ontmanteling van de wallen rond het stadscentrum aangelegd (eind 19e eeuw). De bebouwing langs de singels en uitvalswegen is ontstaan op basis van het stedenbouwkundig uitlegplan, waarbij van meet af aan is gestreefd naar een sterke samenhang tussen stedenbouwkundig patroon en de architectonische opzet. Ook het groen, zoals de laanbeplantingen, parken, plantsoenen en voortuinen maakten onderdeel uit van het stedenbouwkundig ontwerp. De grote kracht van de Nijmeegse singelstructuur is dat het grootste deel van de oorspronkelijke straatindeling en bebouwing bewaard gebleven is.

De hoofdstructuur van de negentiende-eeuwse stadsuitleg vertoont in de opbouw een duidelijke hiërarchie (ordering). De breedte van het profiel (rijbaan, trottoirs en voortuinen) werd bepaald door de plek in de hiërarchie. De singels en uitvalswegen zijn de hoofdwegen en hebben brede profielen met bomenrijen en soms plantsoenen. De bebouwing bestaat voornamelijk uit herenhuizen. De tussengelegen woongebieden hebben een bescheidener maatvoering. De straten hebben smallere profielen en de voortuinen zijn minder diep of ontbreken zelfs geheel. De bebouwing bestaat veelal uit beneden- en bovenwoningen en arbeiderswoningen.



Behoud profiel

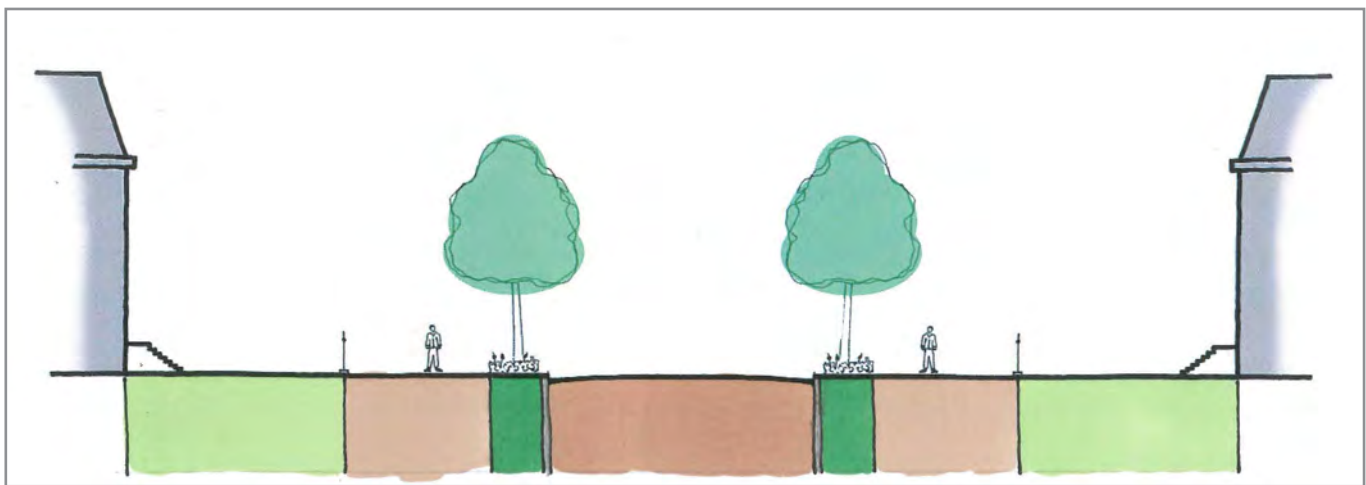
Binnen de uitvalswegen hebben de Graafseweg en de St. Annastraat een herkenbaar andere karakteristiek en ook een breder profiel dan de overige uitvalswegen. Deze twee straten hebben eenzelfde, nagenoeg symmetrische, opbouw met een centrale hoofdrijbaan geflankeerd door ventwegen.

Het toenemende autoverkeer heeft op de St. Annastraat geleid tot wijzigingen in het straatprofiel. De oorspronkelijke brede trottoirs met bomenrijen in plantsoenstroken werden opgeofferd ten behoeve van ventwegen langs de hoofdrijbaan. De ventwegen bestaan uit een parkeerstrook, een rijbaan en een smalle stoep. De fietsers maken gebruik van de ventwegen.

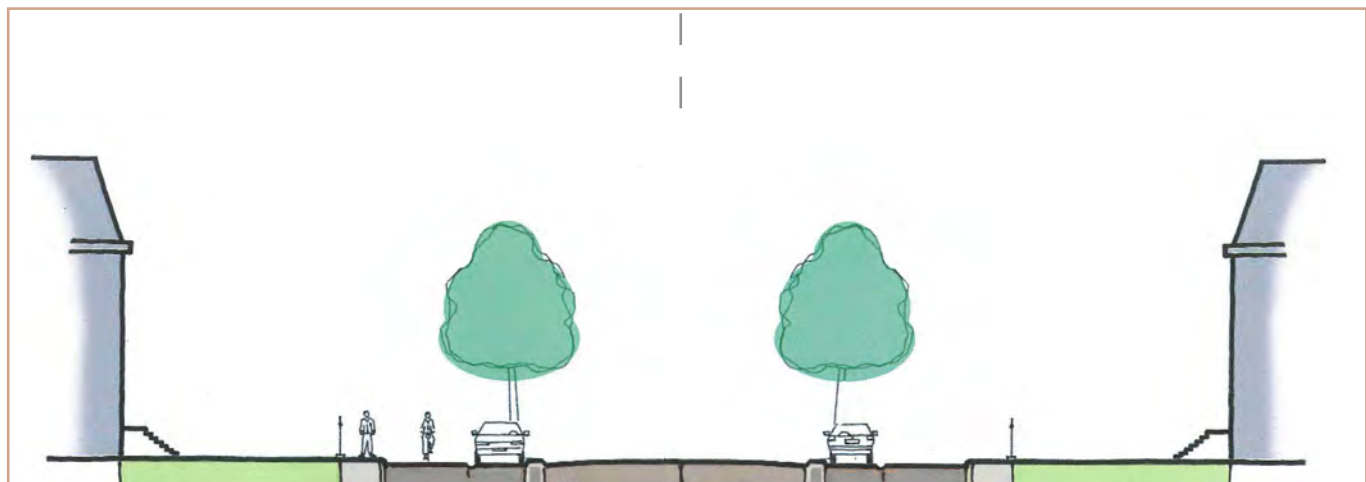
De ventwegen hebben een versnipperd beeld doordat er een veelheid aan materialen is toegepast (gebakken klinkers, betonklinkers, rood en grijs asfalt en betontegels).

Om de herinrichting aan te laten sluiten bij het historisch beeld en meer continuïteit in het straatbeeld te krijgen worden twee ontwerpuitgangspunten gehanteerd:
1] de bestaande (symmetrische) opbouw van het straatprofiel blijft behouden.
2] wegen met een identieke opbouw worden zo veel mogelijk op dezelfde wijze ingericht.

De St. Annastraat krijgt daarom een vergelijkbare inrichting als de Graafseweg, met vergelijkbare bestratingen.



1900



2019

Bomen

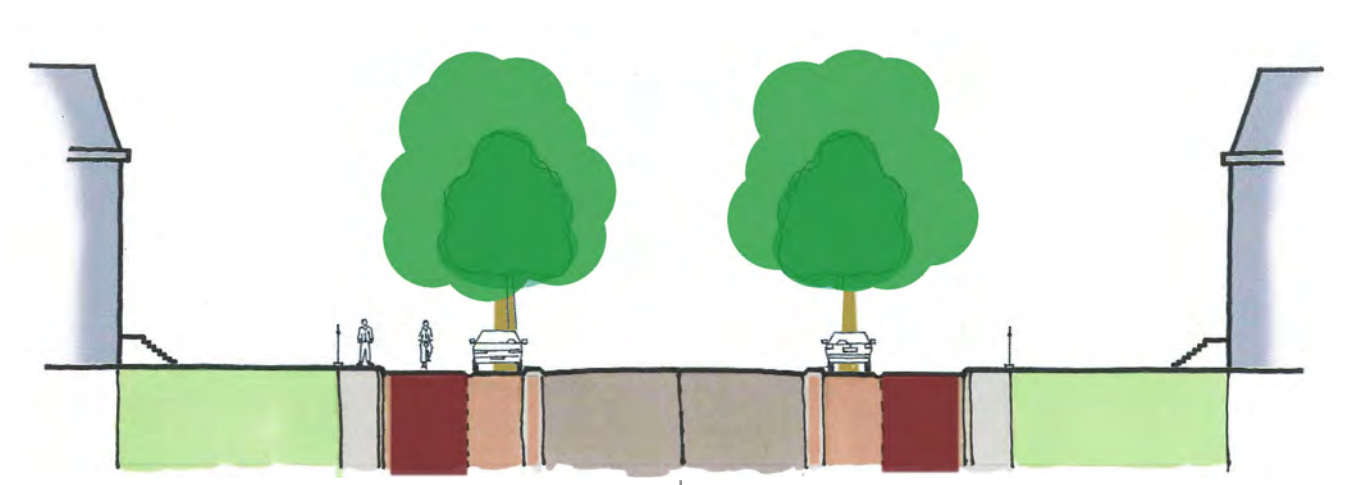
De bomen dragen in belangrijke mate bij aan het weelderige straatbeeld in de 19de-eeuwse schil. De bomenrijen benadrukken in het straatprofiel de indeling en zijn van belang voor een symmetrisch beeld. Hoewel de positie van de bomenrijen niet overal meer exact hetzelfde is gebleven, begeleiden ze nog steeds (hoofd)rijbanen en zorgen ze voor continuïteit in het straatbeeld.

Het groen in de straten sluit aan bij de hiërarchische structuur in de negentiende eeuwse schil. Dat wil zeggen dat de hoofdstraten meer of grotere bomenrijen (en soms plantsoenen) hebben dan de woonstraten. De huidige bomen in de St Annastraat groeien niet goed en ogen daardoor te iel. In een brede straat als de St. Annastraat horen van oudsher grotere bomen.

Om de nieuwe bomen ook daadwerkelijk goed tot hun recht te laten komen is voldoende groeiruimte in de straatinrichting nodig. Dit biedt de ook kans om het straatbeeld verder te vergroenen.



1910-1920 ter hoogte van de Fransestraat ri Archipelstraat



2040



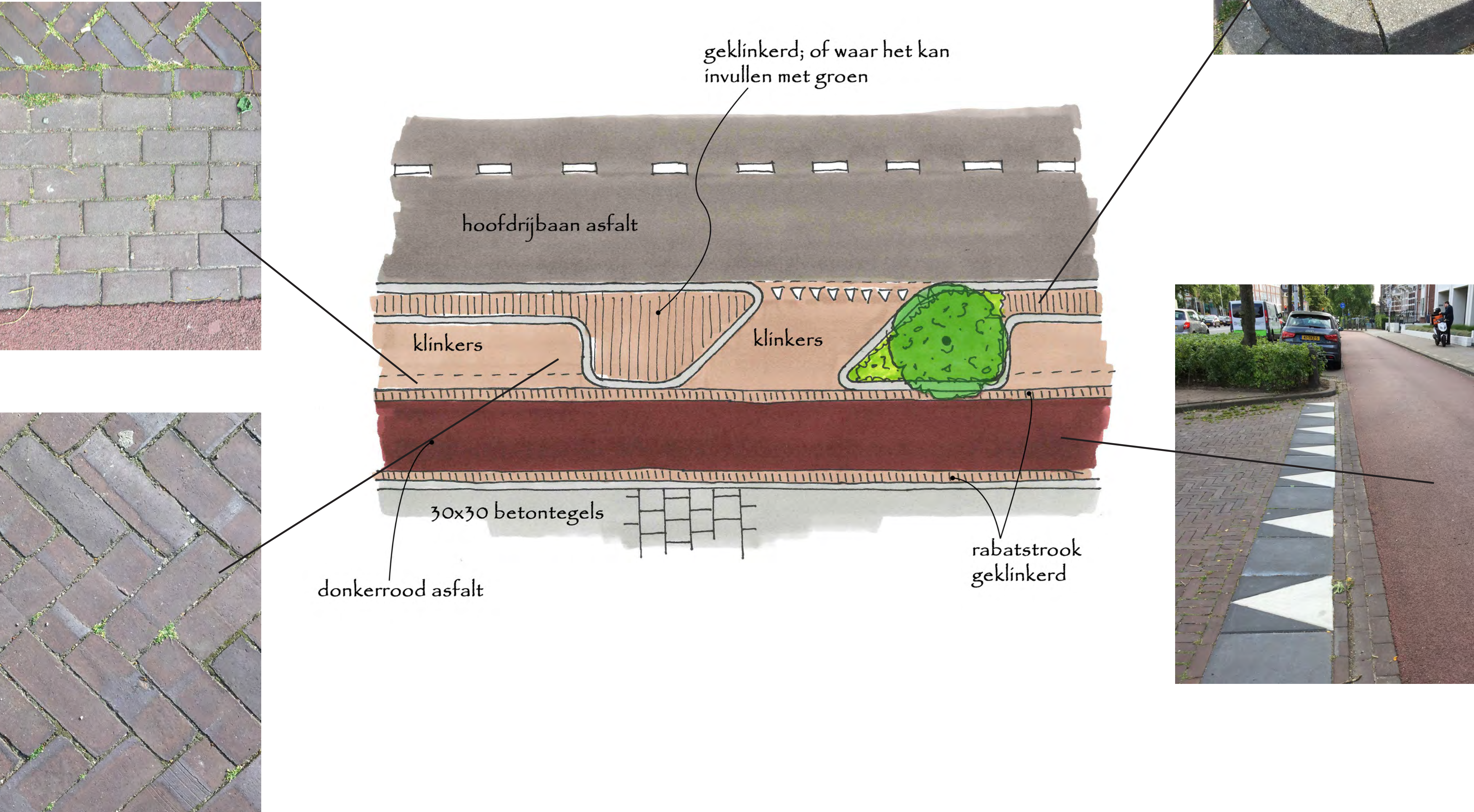
Referentiebeeld bomenrijen

SNELFIETSROUTE ST ANNASTRAAT

Basis ingreep snelfietsroute

De fietsers maken gebruik van de ventwegen; deze worden omgevormd tot en krijgen het beeld van een fietsstraat. Omdat de St. Annastraat en de Graafseweg tot dezelfde categorie historische uitvalswegen behoren krijgt de St. Annastraat een vergelijkbare inrichting als de Graafseweg.

- Over de gehele lengte van de ventwegen passen we dezelfde donkerrode kleur asphalt toe.
 - In de zone tussen de hoofdrijbaan en de fietsstrook (met parkeervakken, rijbaanscheiding, oversteekpunten, etc.) passen we consequent gebakken klinkers toe.
 - Daar waar in deze zone voldoende ruimte is voegen we groenvakken toe. Hierdoor oogt de straat straks groener.
 - Voor de aansluiting van de (vent)wegen kiezen we overal voor dezelfde oplossing zodat een eenduidig beeld ontstaat.
-
- Stoepen worden herstraat en zoveel mogelijk obstakels worden verwijderd.
 - Bomen worden vervangen en ede groeiplaatsen worden verbeterd.



Visualisatie aanpassing ventwegen

SNELFIETSRROUTE ST ANNASTRAAT