

Reactienota - St. Annastraat		
Naam, adres, etc	Opmerking	Reactie Gemeente
	Oversteek van de Van Goorstraat naar de Fransestraat en vice versa zal volgens gepresenteerd plan zeer omslachtig worden. Gevolg is veel extra verkeer door Bottendaal en ook de Indische wijk.	Nu rijdt er nog heel veel sluipverkeer door de wijk. Uit het verkeersmodel blijkt dat er na de aanpassing voornamelijk wijkgebonden verkeer door de wijk rijdt.
	Keuze voor bomen prima.	-
	Problemen heb ik met oversteekplaats voor fietsers van de Oude Groenewoudseweg – St Annastraat als je de brug overgaat. Zeer onoverzichtelijk. Als licht groen is, fietsers komen van alle kanten.	Hoewel dit buiten de scope valt, zullen wij samen met de andere werkzaamheden aan de andere verkeerslichten ook hier aanpassingen doen om dit probleem op te lossen
	Oversteken van St. Annastraat naar de Archipelstraat is ook riskant als fietser. Auto's uit de Archipelstraat hebben beide groen, liever na elkaar.	Het kruispunt wordt compacter. Hierdoor wordt het wellicht mogelijk de verkeerslichten anders af te stellen. Wij nemen dit mee in de uitvoering
	De oversteekbaarheid van de St. Annastraat tussen de van Goorstraat en de Fransestraat wordt voor groepsfietsen maar ook voor aanhangfietsen (ivm vrije school) nu onmogelijk voor Struin. Het is een belangrijke oversteek. Oversteek zuidelijk kan als afslagen voor fietsers net zo breed worden als bij oversteekplek om naar de Archipelstraat te rijden.	We houden tegenwoordig rekening met grotere (bak)fietsen. We kunnen echter niet ontwerpen op dit soort bijzondere groepsfietsen. Hier is simpelweg geen ruimte voor. Voor andere fietsen is het een goed en veilig ontwerp
	Wij zouden het waarderen als er een elektrische oplaadpaal op de St. Annastraat komt en dat dit mee wordt genomen in het plan.	Er zal worden gekeken of er mogelijkheden voor een elektrische oplaadpaal zijn. De uitkomst hiervan wordt in een later stadium met de bewoners gecommuniceerd.
	Grote vraag bij het hele plan of het sluipverkeer niet verplaatst wordt Vanuit Galgenveld alleen nog richting Keizer Karelplein. Deze staat nu vaak dicht.	Uit verkeersmodel blijkt dat er na de aanpassing het verkeer gaat rijden op de daarvoor bedoelde wegen (singels, St. Annastraat, Graafseweg, Keizer Karelplein) De toestroom naar het Keizer Karelplein wordt nu door verkeerslichten gedoseerd. Hierdoor blijft het verkeer op het plein rijden.
	Wijnhandel wordt flink getroffen door de afname van de parkeerplaatsen ter plekke en slechte bereikbaarheid.	We zijn in overleg met de wijnhandel over een oplossing
	Grote angst is ook dat rode fietsbaan een soort racebaan wordt. Met name voor de scooters.	Na de werkzaamheden verhuizen de bromfietsen, scooters en speedpedelecs naar de hoofdrijbaan.
	Vaker fietsen is goed voor het milieu maar auto's om laten rijden is ook niet bevorderlijk.	In de nieuwe situatie zal alleen bestemmingsverkeer een beetje omrijden. Dit gaat om relatief weinig auto's

	Waar zijn de laadpalen voor de elektrische auto's?	Er zal worden gekeken of er mogelijkheden voor elektrische oplaadpalen zijn. De uitkomst hiervan wordt in een later stadium met de bewoners gecommuniceerd.
	Nog een boomsuggestie: Robinia pseudoacacia	We zoeken bomen met dezelfde kroonvorm en grootte. Deze boom heeft een zogenaamde ei vorm en past in de reeks van bomen. Wij nemen deze suggestie mee en kijken of hij in het totale beeld gaat passen
	Het eerste gedeelte maakt het heel lastig om de Fransestraat te bereiken vanuit Bottendaal.	Dat klopt. Dat doen we om sluijverkeer tegen te gaan
	Het aantal parkeerplaatsen neemt ter hoogte van de wijnhandel veel af waardoor de parkeerdrukte nog groter wordt.	Uit een extern uitgevoerde parkeerdruk telling op verschillende dagen en tijden blijkt dat er altijd parkeerplaatsen over zijn. Specifiek voor de wijnhandel zijn we in overleg over een oplossing
	Stoep is te smal dus die iets breder maken	De stoep is inderdaad smal, maar er is fysiek helaas niet meer ruimte. Wel verwijderen we zoveel mogelijk obstakels (putten, lichtmasten)
	Snelfietspad moet ook snelheidsbeperkende maatregelen nemen want met een slecht wegdek wordt er al hard gereden.	Na de werkzaamheden verhuizen de bromfietsen en speedpedelecs naar de hoofdrijbaan. De ventwegen zijn en blijven 30 km zone.
	Ook de St. Annastraat wordt gebruikt als racebaan. Is hier nog iets aan te doen?	Door het aanbrengen van meer groen en middengeleiders oogt de weg straks smaller. Dit heeft een gunstig effect op het rijgedrag.
	Gaat het nog door met het ook op de bezuinigingen die gaan komen vanwege de foute inschatting van de zomernota 2019 (10 miljoen bezuinigingen ipv de geschatte 6 mln.	Ja plan is vastgesteld en aanbesteed.
	Ruimte voor fietsers op de middenberm moet breder	Alle middengeleiders worden in het nieuwe ontwerp 3 meter breed
	Ik begrijp dat dit plan een vermindering van parkeergelegenheid tot gevolg heeft. Een tijdje geleden is het vergunningsgebied aangepast. (nu slechts tot hoogte van de Stephanusstraat. Ik zou ervoor willen pleiten dit vergunningsgebied weer uit te breiden zoals voorheen, dat zou voor ons veel irritatie schelen. Verder prima om sluijverkeer tegen te gaan bij file op de St. Annastraat	Er is beleid rondom de parkeersonering en de vergunningsgebieden. We zullen de St. Annastraat hieraan toetsen en daar waar kan of mogelijk aanpassen. Dit zal in een later stadium met de bewoners worden gecommuniceerd
	Fluisterasfalt een must	Het asfalt op de hoofdrijbaan is vooralsnog niet aan vervanging toe. Zodra dit het geval is zal hier stiller asfalt voor terug komen. Dit valt echter buiten deze werkzaamheden

	Elektrische laadpunten. Nu veel te weinig	Er zal worden gekeken of er mogelijkheden voor elektrische oplaadpalen zijn. De uitkomst hiervan wordt in een later stadium met de bewoners gecommuniceerd.
	Meetmoment (parkeren) moet om 18uur zijn dan staat alles vol	Uit een extern uitgevoerde parkeerdruk telling op verschillende dagen en tijden blijkt dat er altijd parkeerplaatsen over zijn.
	Flitspaal, reductie van snelheid	Flitspalen worden niet door de gemeente toegewezen maar door het OM, in samenspraak met de politie. Hierbij moet dan een aanwijsbare reden voor plaatsing zijn
	Zorg dat de stoepranden hoog zijn om sluip fietsverkeer op het trottoir tegen te gaan	Er wordt een fietsstraat aangelegd. De stoepranden worden conform richtlijnen 12 cm hoog
	Ik gun de fietsers een soepel fietspad. In de oude situatie is die niet ideaal. Er racen elke avond pizza- en andere bezorgdiensten met hoge snelheid over de ventweg. In de nieuwe situatie met glad wegdek en minder obstakels wordt deze overlast ongetwijfeld nog groter. Fietsers gaan max 25 km p.u. geen 50!	Na de werkzaamheden verhuizen de bromfietsen, scooters en speedpedelecs naar de hoofdrijbaan. De ventwegen zijn en blijven 30 km zone
	Graag parkeerzone tussen Fransestraat en Archipelstraat dezelfde houden. Want nu ligt de parkeerzonegrens op St. Annastraat. De parkeerdruk wordt dan veel te groot. Dezelfde parkeerzone handhaven op het gehele stuk tussen Fransestraat en Archipelstraat.	Er is beleid rondom de parkeersonering en de vergunningsgebieden. We zullen de St. Annastraat hieraan toetsen en daar waar mogelijk aanpassen. Dit zal in een later stadium met de bewoners worden gecommuniceerd
	Graag fluisterasfalt of SMA asfalt	Het asfalt op de hoofdrijbaan is vooralsnog niet aan vervanging toe. Zodra dit het geval is zal hier stiller asfalt voor terug komen. Dit valt echter buiten deze werkzaamheden
	Onze oprit op 101 wordt nu niet meer toegankelijk! Graag aanpassen locatie situatie.	De verkeersgeleider voor de inrit bij huisnr. 101 wordt ter plaatse overrijdbaar. Toegankelijkheid blijft daardoor gewaarborgd
	Wij snappen dat de verandering noodzakelijk is. Wij vrezen voor meer sluipverkeer in ons gedeelte van de Fransestraat.	Door het onmogelijk te maken vanuit de Fransestraat de St. Annastraat over te steken naar de Stijn Buysstraat zal de hoeveelheid sluipverkeer juist afnemen
	Gelieve naar de vorm van de drempels kijken. Pizzabezorgers gaan met hoge snelheid tussen de drempels door.	De drempels in de Fransestraat vallen buiten de scope van het project. Deze opmerking zal worden doorgegeven aan onze afdeling mobiliteit
	Asfaltfietspad op St. Annastraat geeft ook meer ruimte voor hogere snelheden op het fietspad	Na de werkzaamheden verhuizen de bromfietsen, scooters en speedpedelecs naar de hoofdrijbaan. De ventwegen zijn en blijven 30 km zone
	Graag informatie duidelijk op de website (ook de boomeffect analyse)	Alle beschikbare informatie en plannen zal op internet beschikbaar komen via www.mijnwijkplan.nl

	Svp ook aandacht schenken aan de situatie bij de Spoorbrug. Als je in de huidige situatie voorbij het tankstation als automobilist rechtsaf wilt tegenover de busbaan, staat er een stoplicht. Je moet het fietsverkeer voorrang geven. Het is niet duidelijk wanneer dit fietsverkeer moet stoppen dus sta je vaak op 'de drempel' te wachten. Daarmee blokkeer je nu de doorloop voor het overige verkeer dat richting Keizer Karelplein doorrijdt, omdat je slechts met 1,5 auto op die drempel kunt wachten.	Hoewel dit buiten de scope valt, zullen wij samen met de andere werkzaamheden aan de andere verkeerslichten ook hier aanpassingen doen om te kijken of we dit probleem op kunnen lossen
	Ik zou graag een auto-doorgang houden richting Fransestraat. Om altijd via het Keizer Karelplein te moeten rijden geeft nog veel meer risico op filevorming op het plein. En veel meer en langere uitlaatgassen daar!	Uit verkeersmodel blijkt dat er na de aanpassing het verkeer gaat rijden op de daarvoor bedoelde wegen (singels, St. Annastraat, Graafseweg, Keizer Karelplein). Hierbij is de toename van verkeer op het Keizer Karelplein relatief klein en de afname van verkeer in de wijk in verhouding groot. De toestroom naar het Keizer Karelplein wordt nu door verkeerslichten gedoseerd. Hierdoor blijft het verkeer op het plein rijden.
	Ander asfalt, fluisterasfalt	Het asfalt op de hoofdrijbaan is vooralsnog niet aan vervanging toe. Zodra dit het geval is zal hier stiller asfalt voor terug komen. Dit valt echter buiten deze werkzaamheden
	Eenrichting richting Keizer Karel	De St. Annastraat is een van de ontsluitingswegen van de stad. Door van deze weg een eenrichting straat te maken ontstaan er door de rest van de stad opstoppingen die niet opgelost kunnen worden. De St. Annastraat blijft dus tweerichtingsverkeer
	Trottoir 15 cm verbreden tussen Oude Graafseweg en Archipelstaat.	De stoep is inderdaad smal, maar er is fysiek helaas niet meer ruimte. We hebben hier nog serieus naar gekeken, maar alle andere functies zoals fietsen en parkeren zijn ook al aan de minimale maat. Wel verwijderen we zoveel mogelijk obstakels (putten, lichtmasten)
	Reclameborden weg	De reclameborden zijn een grote inkomstenbron voor de stad. Deze zorgen ervoor dat de stad betaalbaar blijft. Helaas kunnen de borden dus niet weg
	Oudere bomen planten, geen roodblad	Er worden bomen geplant in de maat 30 – 35. Dit betekent dat de bomen deze omtrek in cm hebben. De verwachting is dat deze bomen binnen enkele jaren het kroonvolume van de huidige bomen hebben ingehaald. Bij oudere (grotere bomen) lopen we het risico dat ze minder goed aanslaan.

	Teveel verkeer via Dr Jan Berendstraat	Het verkeer in de Dr. Berendsstraat zal inderdaad toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Dit zijn echter een beperkt aantal voertuigen en het zijn vooral auto's die uit deze wijk komen. In de gehele wijk zal het aantal verkeersbewegingen afnemen
	Voor ons huis graag de Amberboom	Nemen we mee in het ontwerp
	Ik lees 11 parkeerplaatsen minder. Om de vergunninghouders niet te benadelen stel ik voor passanten fors te verhogen	De 11 parkeerplaatsen zijn verdeeld over de hele weg, dus aan beide zijden, van spoorkuil tot het Keizer Kareplein. Volgens de parkeertellingen hebben we dan zelfs op de drukste momenten nog parkeerplaatsen over
	Zorg goed voor het nieuwe groen!	Bij de herinrichting wordt veel aandacht besteed aan de groeiomstandigheden van de bomen in de vorm van watertoevoer, voedingsstoffen en zuurstof..
	Fluisterasfalt hoofdrijbaan	Het asfalt op de hoofdrijbaan is vooralsnog niet aan vervanging toe. Zodra dit het geval is zal hier stiller asfalt voor terug komen. Dit valt echter buiten deze werkzaamheden
	Flitspaal/snelheidscontrole verkeer stad in-en uitwaarts ter hoogte van St. Stephanusstraat vanwege ernstige snelheidsoverschendingen, met name door motoren. (blok is 400 meter en nodigt blijkbaar uit tot flink gas geven)	De gemeente heeft niet de bevoegdheid om flitspalen te plaatsen. Dat gebeurt door het OM, in samenspraak met de politie. Hierbij moet dan een aanwijsbare reden voor plaatsing zijn
	Gasbeton of poreus beton in de parkeervakken en in de wegafscheidingsstroken tussen parkeervakken en hoofdrijbaan (voor meer water boomwortels)	Om ervoor te zorgen dat de bomen voldoende water krijgen, zijn een aantal infiltratie voorzieningen in het ontwerp opgenomen. Zo zullen er onder en tussen de bomen speciale putten en rioolbuizen komen die het regenwater van de héle ventweg bij de wortels van de bomen infiltreert
	Grotere boomspiegels (voor meer water boomwortels)	De boomspiegels zijn nu 0,5 m ² . Deze worden in de nieuwe situatie zeker 4 m ²
	Behoud en betere verzorging van de bestaande Lindebomen (verspilling om nieuwe te planten)	Alle huidige bomen zullen verdwijnen. De bomen die er nu staan hebben geen ondergrondse omstandigheden om nog een fatsoenlijke boom te worden. Uit onderzoek naar bomen blijkt ook dat de levensverwachting niet geweldig is. De nieuwe bomen krijgen een perfecte ondergrondse groeiplaats, waardoor hier een prachtige bomenlaan zal ontstaan.
	Drempels bij begin van de ventwegen en evt halverwege ivm te hard rijdend sluipverkeer	De ventwegen worden zo ingericht dat het niet meer mogelijk is om ventweg over de volle lengte als sluiproute te gebruiken (vgl de recente aanpassingen op de Oranjesingel) Daarnaast

		krijgen ze, doordat ze als fietsstraat worden ingericht, de uitstraling dat de auto te gast is
	Ventwegen voor fietsers tweerichtingsverkeer toestaan, met name voor het lange stuk Archipelstraat – Fransestraat	Op dit moment is het niet verboden om 2 richtingen op ventweg op te fietsen. Waarschijnlijk laten we dit zo, tenzij door gebruik blijkt dat het onveilig is. Overigens zijn de fietspaden wel eenrichtingsverkeer. Omdat in de ventweg tussen de Archipelstraat en de Fransestraat een 'knip' komt, wordt het wel heel onhandig om tegen de richting in te fietsen
	Laadpalen elektrische auto's.	Er zal worden gekeken of er mogelijkheden voor elektrische oplaadpalen zijn. De uitkomst hiervan wordt in een later stadium met de bewoners gecommuniceerd.
	Trottoirs liggen erg scheef en zouden 1 of 2 tegels breder moeten (nu niet goed te belopen en veel te smal om elkaar te passeren). Deze aanpassing kan ten koste van een iets smallere ventweg.	De stoep is inderdaad smal, maar er is fysiek helaas niet meer ruimte. We hebben hier nog serieus naar gekeken, maar alle andere functies zoals fietsen en parkeren zijn ook al aan de minimale maat. Wel verwijderen we zoveel mogelijk obstakels (putten, lichtmasten) en wordt het voetpad zo recht mogelijk gelegd.
	Flessenhals fietspad voorbij hoek Archipelstraat en voor hoek Fransestraat ruimer maken ten koste van middenberm/wegafscheidingsstroken. Dit geldt ook voor het te smalle fietspad voor de Vereniging. Het trottoir daarentegen is hier zeer ruim en kan best een paar tegels inleveren.	Op deze locaties gaat de fietsstraat over in een fietspad. Dit doen we om ongewild autoverkeer tegen te gaan. Deze stukken fietspad worden zo ruim mogelijk. Voor de Vereniging zal een breed, tweerichtingen fietspad worden aangelegd
	Parkeerzonegrens tussen zone 1 en 2 haverwege het blok Archipelstraat – Fransestraat is onlogisch en inconsequent vergeleken met andere zonegrenzen die altijd op de hoek van een straat liggen. Beter is zone 2 op te schuiven naar de hoek Fransestraat.	Er is beleid rondom de parkeerzonerings- en vergunningsgebieden. We zullen de St. Annastraat hieraan toetsen en daar waar kan of mogelijk aanpassen. Dit zal in een later stadium met de bewoners worden gecommuniceerd
	Naar onze mening verbetert de verkeersveiligheid door het aanpakken van de oversteekplaatsen zoals ter hoogte van de Fransestraat en de Dr. Jan Berendstraat. Echter, het plan dat nu voorligt, resulteert op andere punten helaas in een afname van de verkeersveiligheid: De snelfietsroute nodigt fietsers (incl. elektrische fietsen en speedpedelecs), scooters en brommers uit om (nog) sneller te gaan rijden. De voetpaden zijn erg smal. Dit is in onze ogen een onveilige combinatie die om ongelukken en ruzies vraagt. Ook omdat een snelfietsroute de indruk wekt dat fietsers etc. ruim baan hebben en (vooral) anderen zich aan moeten passen en op moeten letten. Tijdens de infoavond werd gezegd dat het plan is dat brommers en speedpedelecs op de autoweg moeten	Na de werkzaamheden verhuizen de bromfietsen en speedpedelecs naar de hoofdrijbaan. De ventwegen zijn en blijven 30 km zone De stoep is inderdaad smal, maar er is fysiek helaas niet meer ruimte. We hebben hier nog serieus naar gekeken, maar alle andere functies zoals fietsen en parkeren zijn ook al aan de minimale maat. Wel verwijderen we zoveel mogelijk obstakels (putten, lichtmasten) en wordt het voetpad zo recht mogelijk gelegd

	gaan rijden, maar dat hier nog geen definitief besluit over is genomen. Hier zijn wij groot voorstander van. Maar dan nog blijft de verkeersveiligheid een zorgpunt.	
	Communicatie en betrokkenheid We worden graag betrokken bij het vervolg en we horen graag wat de reactie van de gemeente is op bovenstaande punten.	Alle beschikbare informatie en plannen zal op internet beschikbaar komen via www.mijnwijkplan.nl
	Het verkeerslicht (voor fietsers en auto's) bij de Dr. Jan Berendstraat komt te vervallen. Dit betekent dat er m.n. in de ochtend- en avondspits sprake zal zijn van een ononderbroken stroom aan fietsers (incl. elektrische fietsen en speed pedelecs), scooters en brommers. Hierdoor zijn er voor auto's geen rustige momenten meer om achteruit in te parkeren. Dit leidt tot een toename van onveilige situaties.	Dit is bij de Dr. Berendsstraat inderdaad een verandering. Op de rest van de ventwegen van de St. Annastraat is deze situatie al.
	Voor zover wij dit hebben kunnen afleiden uit de tekening blijven de verkeerslichten ter hoogte van de Archipelstraat wel bestaan. Deze verkeerslichten worden vaak gemist is onze ervaring omdat er, in tegenstelling tot veel andere verkeerslichten op de St. Annastraat geen verkeerslicht boven de weg aanwezig is, maar alleen naast de weg. Het zou goed zijn om hier ook een verkeerslicht boven de weg te plaatsen. Daarnaast zien we vaak dat verkeer komende vanuit de Archipelstraat regelmatig hard door oranje/rood rijdt. De Archipelstraat gaat wat naar beneden in het laatste deel tot aan de St. Annastraat en men wil dan het groene licht 'nog even' halen. Men rijdt hard en komt dan op een splitsing terecht, die pas op het laatste moment goed te overzien is en waar fietsers en voetgangers die oversteken van en naar de westkant van de St. Annastraat voorrang hebben. Het zou een grote verbetering zijn als hier in de herinrichting op een of andere manier een snelheidsremmende maatregel kan worden bedacht.	Dit is een goede constatering. We zullen hier een verkeerslicht boven de weg maken. De Archipelstraat zelf valt buiten de scope van dit werk. Deze opmerking zal worden doorgegeven aan onze afdeling mobiliteit
	Tot slot merken wij m.b.t. locatie St. Annastraat/Archipelstraat op dat verkeer komende uit de richting Malden regelmatig rechtsaf de Archipelstraat in wil slaan. Dit is een eenrichtingsstraat, maar het bord verboden in te rijden staat nogal ver naar achteren en is daarom slecht te zien. Hier is een aanpassing van de bebording gewenst.	Voor dit hele nieuwe plan zal een nieuwe bebordingsplan gemaakt worden. Naar aanleiding van deze opmerking zullen we extra alert zijn op de juiste plaatsing hiervan
	Glasvezel Als de straat toch volledig op de schop gaat, lijkt dit ons een uitgelezen kans om glasvezel aan te (laten) leggen. We zien graag dat Gemeente Nijmegen zich inspant om deze meekoppelkans te benutten.	In het voortraject van dit project is met de nutsbedrijven overlegd of zij met de werkzaamheden mee willen doen. Zij hebben tot nu toe aangegeven geen glasvezel te willen leggen Update aug. 2019: Glasvezel aan de even zijde van de St. Annastraat wordt meegenomen met de aanleg ervan in de wijk Bottendaal. We hebben de kabelbedrijven gevraagd bij de aanleg mee te lopen met onze werkzaamheden.

	<p>Bereikbaarheid Op zich kunnen wij ons vinden in de manier waarop je straks vanaf de St. Annastraat de ventweg (snelfietsroute) op kunt rijden (in ons geval betreft dit de locatie ter hoogte van de Dr. Jan Berendstraat). Voor veel automobilisten is het nl. onduidelijk of je komende uit de stad nu wel of niet moet voorsorteren om de ventweg op te rijden. Een groot nadeel van het huidige ontwerp is echter (als we het goed begrijpen) dat je straks alleen nog maar de ventweg op kunt rijden als je vanuit de stad komt. Dus niet meer als je vanuit de richting Malden komt, of wanneer je uit de Archipelstraat komt. Wij zien graag dat het ontwerp dusdanig wordt aangepast dat je de verkeersbewegingen kunt blijven maken zoals die op onderstaand screenshot met de parse pijl geschetst zijn: (zie tekening bijlage mail)</p> <p>Als het ontwerp niet wordt aangepast, dan moet je de Dr. Jan Berendstraat inrijden, daar op de weg keren, de St. Annastraat weer op rijden, om vervolgens af te slaan de ventweg op. Dat vinden we omslachtig en ook niet erg veilig, zeker niet wanneer meerdere voertuigen vrijwel gelijktijdig dit doen. Alternatieven zijn doorrijden en door de wijk Bottendaal te rijden om op de Dr. Jan Berendstraat uit te komen. Of komende uit de richting oost, via de Javastraat, Franse Straat en dan de St. Annastraat op en weer zuidwaarts te rijden. Dat lijkt ons niet wenselijk.</p>	<p>Hoewel we deze verkeersbeweging die wordt voorgesteld in de opmerking niet wordt toegejuicht, is deze in de nieuwe situatie nog steeds mogelijk</p>
	<p>Bomen en rode fietspad De rationele overwegingen om voor meerdere boomsoorten te kiezen, begrijpen we. Net zoals de keuze voor een rood fietspad. Tegelijkertijd constateren we dat er op deze manier fors wordt ingeleverd op het klassieke karakter (beschermd stadsgezicht) van deze straat. Dat vinden we erg jammer.</p>	<p>In overleg met de monumentencommissie is ervoor gekozen om toch voor rood asfalt te gaan, maar dit te compenseren in de rest van de aankleding van de weg. Zo zullen de parkeerstroken en uitstap stroken in gebakken klinker worden uitgevoerd</p>
	<p>Ik ben het er niet mee eens dat nu de bomen eindelijk gaan groeien en bloeien, ze verwijderd worden. Misschien is er nog een manier om deze groei te bevorderen. Verschillende boomsoorten is mooi en interessant in een arboretum en parken maar belangrijke straten zoals de st Annastraat en de Groesbeekseweg b.v krijgen, volgens mijn gevoel tenminste, de stijl die zij verdienen met een lange rij dezelfde bomen</p>	<p>Alle huidige bomen zullen verdwijnen. De bomen die er nu staan hebben geen ondergrondse omstandigheden om nog een fatsoenlijke boom te worden. Uit onderzoek naar bomen blijkt ook dat de levensverwachting niet geweldig is. De nieuwe bomen krijgen een perfecte ondergrondse groeiplaats, waardoor hier een prachtige bomenlaan zal ontstaan. De keuze voort verschillende boomsoorten komt voort uit het tegengaan van ziekten. We kiezen echter wel voor boomsoorten die wel qua vorm en grootte overeen komen.</p>
	<p>Tijdens mijn gesprek met volgens mij meneer Vermeulen, heb ik geopperd om ook de doorstroombaarheid van auto's op de St. Anna nog eens te bekijken. Het beleid van de Gemeente om het autoverkeer door</p>	<p>Naar aanleiding van deze opmerking zullen wij de verkeerslichten aan elkaar koppelen zodat bij de</p>

	<p>de binnenstad te ontmoedigen, steun ik. In Nijmegen heb je in principe geen auto meer nodig. Zelf ga ik regelmatig naar familie in Brabant, daar kom ik vaak laat van terugrijden en dan springt ieder stoplicht op rood, ook middernacht. Dat is heel frustrerend, dus ik vroeg me af, kan er op de late avond misschien iets geregeld worden met net wat meer groene verkeerslichten op de St. Anna? Meneer Vermeulen heeft mij gevraagd om hier een formulier over in te vullen, maar daar had ik geen tijd meer voor, dus vandaar dat ik u even via de e-mail benader.</p>	<p>juiste gereden snelheid de verkeerslichten in de avonduren op tijd op groen zullen springen</p>
	<p>Het volgende puntje is er eentje die ik me pas bedacht nadat ik de informatieavond had verlaten. Zoals ik het nu begrepen heb wordt Bottendaal afgesloten voor Keizer-Karel-mijdend verkeer, waardoor het verkeer vanaf het RUMC niet meer de wijk in kan steken. Maar nu vroeg ik me af, geldt dit alleen voor de Stijn Buysstraat of ook voor alle andere doorgangen? Want als alle doorgangen afgesloten worden is dat voor bewoners natuurlijk erg lastig, dus daar ga ik niet van uit, maar misschien heb ik dat niet goed meegekregen gisteren. Zou u het plan voor het afsluiten van de wijk misschien nog even kort kunnen herhalen? Nu zie ik regelmatig verkeer aan de zuidoostkant de wijk in komen die door de Burghardt van de Berghstraat de Graafsweweg weer oprijden. Bottendaal ligt natuurlijk al vol met drempels, dus écht aantrekkelijk is het niet voor automobilisten. Als de doorgang van de St. Anna - Buysstraat de enige is die afgesloten worden, zie ik kans op het toenemen van de verkeersdruk in de wijk. Misschien is het dan interessant om dit project te koppelen aan bijvoorbeeld het vergroenen van straten als de Schoolstraat om daarmee de wijk uitsluitend aantrekkelijk te houden voor bewoners en om een oplossing te vinden voor het verkeer van de coffeeshopbezoekers (we hebben veel coffeeshopbezoekers en zij bezoeken de zaak uitsluitend met de auto, zij komen vaak de wijk in via de Schoolstraat of via de van Goorstraat, dus als de van Goorstraat wordt afgesloten verhoogt het de verkeersdruk in de zuidelijker gelegen straten als die wel openblijven)?</p>	<p>De Dr. Berendsstraat en de St. Stephanusstraat blijven open, komend vanaf de RUMC. De Stijn Buysstraat niet. Het is daardoor ook niet meer mogelijk hier vanuit de Fransestraat in te rijden</p>
	<p>wie heeft het nieuwe bomenplan geadviseerd? landelijk adviesbureau? zodat we zelfde fouten kunnen voorkomen als eerder? krijgen de bomen nu wel meer ruimte voor de wortels, zodat ze beter kunnen groeien? (op de tekening zie ik nog steeds auto's over de wortels heenrijden. In Utrecht zit een goed bureau).</p>	<p>Het plan is uitgewerkt door onze vakspecialist Groen. De bomen krijgen nu een grote ondergrondse groeiplaats met een geïntegreerde watergeefvoorziening.</p>

	<p>Bezwaar parkeerplaatsen telling en parkeerplaatsen vermindering: we hebben parkeerplaatsen tekort in Bottendaal, sinds grootschalige verkamering en bouw van 60 nieuwe woonunits in de Jan de Wittstraat 6-8, waarbij niet gehandhaafd wordt dat ze het aantal parkeerplekken op eigen terrein hebben omgevormd naar fietsenstalling. (onze straat kan geen parkeerplek meer vinden, sinds deze realisatie, al heel vaak bij gemeente over geklaagd, en vergunning is geweigerd door gemeente aan bewoners, pas vrijgegeven na de bezwaartermijn, dat is niet volgens landelijke wetgeving. En als een collega bezweert dat het online staat: het stond niet online, dat was een fout van de gemeente).</p>	<p>Het ontwerp is enigszins aangepast, waardoor er toch weer een paar parkeerplaatsen ter plaatse zijn teruggekomen.</p>
	<p>"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 sluijverkeer door de wijken te weren." wat betekent dat voor auto's? Hoe bereik je nu met de auto vanuit de Burghardt vd Berghstraat de Fransestraat of de Groesbeekseweg? Wordt bv de van Trieststraat daarvoor weer 2richting verkeer? Het kan toch niet zo zijn dat je vanuit de ene wijk met de auto de naburige wijk niet meer kan bereiken? Het zou betekenen dat er 4 stoplichten en 10 minuten met de auto nodig zijn om de dichtstbijzijnde apotheek (Beckers, Groesbeekseweg) te bereiken. Dat voor zieken en ouderen in de wijk Bottendaal ondoenlijk.</p>	<p>Wanneer we het sluijverkeer in de wijk willen voorkomen, heeft dat uiteraard ook gevolgen voor de bewoners van de wijk zelf. Als gemeente willen we dat gemotoriseerd verkeer gebruikt maakt van de wegen die daar voor bedoeld zijn, dus bv de Graafseweg, het Keizer Karelplein en de Sint Annastraat. Dit zou dan ook voor de bewoners de meest geijkte route zijn om naar de Groesbeekseweg te gaan. Een andere mogelijke route is om te rijden via de Jan van Galenstraat en dan de St. Stephanusstraat.</p>
	<p>Smog was de afgelopen jaren vaker onderwerp van discussie op de Buurt-apps: fietsers fietsen het liefst door schone lucht, en niet direct naast een drukke weg. 1 schreef: liever door de wijk, en klaagt over de verkeersdrempels, en vragen of die bv aan de zijkanten iets lager mogen worden, zodat zij niet jaren levensverwachting hoeven op te geven, en via parallelstraten aan de Annastraat ook kunnen fietsen.</p> <p>Misschien kunnen we dit oplossen op een andere manier: bv een anti smog heggetje/groen langs het snelfietspad?</p> <p>laten we samen de slimst mogelijke oplossing bedenken en daarbij de eerste gedachtengangen en discussies op de buurtapps meenemen. Hebben jullie dit voorstel ook al op de buurtapps (nijmegen oost, nextdoor en diverse wijk-apps en zeeheld krantje geplaatst? Is wel fijn, dan krijg je ook veel draagvlak in de wijk en minder klachten, en je kan dingen rustig uitleggen)</p>	<p>Tijdens de planvorming was er voor de omwonenden de gelegenheid om met ideeën suggesties te komen via de mail. Speciale reactieformulieren of via Mijnwijkplan. Waar mogelijk zijn de ideeën verwerkt in het uiteindelijke plan.</p> <p>Tussen de hoofdrijbaan en de snelfietsroute wordt zoveel mogelijk groen aangeplant.</p> <p>Tijdens de uitvoering communiceert de aannemer d.m.v. de zogenaamde 'Bouwapp' Hierin kan iedereen rechtstreeks met de aannemer overleggen over de uitvoering. Vragen over het plan zelf kunt u stellen via mijn wijkplan.</p>