

Verslag slotbijeenkomst Visie Kanaalstraat/Damstraat + via de mail gekregen reacties

Datum: Woensdag 4 oktober, 19.30 – 22.00 uur

Waar: Stadskantoor, Stadsplateau 1 Utrecht

Samenvatting

De buurt heeft tijdens de slotbijeenkomst en via de mail veel lof en waardering uitgesproken over de doestellingen op hoofdlijnen, het proces en de inzet van betrokkenen. Bewoners en andere geïnteresseerden geven aan het gevoel te hebben dat hun stem wordt gehoord. Het overgrote deel van de bewoners en ondernemers is het eens met de doelstellingen op hoofdlijnen. Echter, met de voorgestelde startsituatie met wijzigingen van de rijrichtingen in de zijstraten tussen de Damstraat en J.P. Coenstraat zijn vrijwel alle aanwezigen het niet eens. Het tegenvoorstel vanuit de buurt: de rijrichting op de Kanaalstraat aanpassen naar eenrichtingsverkeer, maar de rijrichtingen voor de auto's in de zijstraten zoveel mogelijk gelijk houden. Dit punt wordt aangepast in de visie.

Inleiding

Op 4 oktober vond de buurtbrede slotbijeenkomst van de Visie Kanaalstraat/Damstraat plaats. Het doel van deze slotbijeenkomst was om voor de laatste keer de toekomstplannen van de werkgroep aan de buurt te presenteren en reactie te krijgen. In totaal waren er ca. 150 bewoners en ondernemers aanwezig, waarvan het merendeel woont of onderneemt in Lombok. 98 bezoekers kwamen voor de eerste keer op een bijeenkomst van het visietraject. Er waren bovendien 2 raadsleden en 7 ambtenaren. Ook wethouder Lot van Hooijdonk was aanwezig.

De bijeenkomst ging van start met een centrale presentatie over doelstellingen, aanleiding en uitgangspunten. Vervolgens konden aanwezigen kiezen voor verdere toelichting op de thema's: a) karakter en winkel-/horecadiversiteit; b) wonen, samenleven, veiligheid en overlast; en c) mobiliteit, verkeer en parkeren. Het programma werd halverwege de avond herhaald, om geïnteresseerden een tweede inloopmogelijkheid te geven.

Ter voorbereiding van de bijeenkomst is een conceptversie van de Visie Kanaalstraat/Damstraat gemaakt. Deze is vooraf verspreid, tezamen met een filmpje over de doelstellingen van de visie. Bezoekers konden mondeling in de themazalen en schriftelijk middels een reactieformulier reactie geven. We hebben op de avond zelf 57 reactieformulieren ontvangen. We hebben bovendien per mail 43 reacties en via Facebook 63 reacties ontvangen. Alle reacties uit de buurt worden in dit verslag besproken. Een aantal suggesties die de buurt heeft gedaan worden opgenomen of gewijzigd in de definitieve visie Kanaalstraat/Damstraat. Andere suggesties, die niet direct in de visie terug te vinden zijn omdat zij bijvoorbeeld (te) specifiek zijn, worden meegenomen in de uitwerkingsfase. Sowieso gaat het verslag met alle reacties mee in de aanbidding aan het college. Deze opmerkingen gaan dus niet verloren.

De visie is een advies uit de buurt aan de gemeente over de ontwikkeling van de Kanaalstraat en Damstraat in Lombok. Het doel was om één gezamenlijke visie te maken met de buurt. De aanleiding voor de visie is vele jaren van discussie, o.a. over de sociale – en verkeersveiligheid, overlast en afval; over de strijd om de ruimte tussen de auto, de fiets en de voetganger; en de kwaliteit van de inrichting. Er zijn in het verleden diverse

kortetermijnmaatregelen genomen om aan deze discussie gehoor te geven (zoals het plaatsen van verkeersdrempels).

De visie moet problemen aanpakken en wensen in samenhang realiseren, dus niet alleen wensen met betrekking tot verkeer. De uitwerking en uitvoering van de visie moet in overleg met de buurt gebeuren. Daarbij moet balans worden gezocht tussen de verschillende belangen: wonen, winkels/horeca en verblijven; en tussen verschillende gebruikers: auto, fiets, voetganger en OV.

Inhoudelijke doelstellingen en reacties

De visie op hoofdlijnen betreft:

- Veilig en rustig wonen en opgroeien in een mooie, schone en duurzame omgeving;
- Winkels en horeca: zowel voor de buurt en de stad als de rest van Nederland;
- Multiculturele karakter behouden, maar met meer diversiteit in het aanbod van producten;
- Ruimte voor alle bewoners en ondernemers (geen verdringing);
- Kwalitatief betere uitstraling met meer ruimte voor groen, ontmoeting en verblijf;
- Bereikbaar en veilig voor auto, fiets, voetganger en openbaar vervoer, én meer ruimte voor de voetganger;
- Damstraat als entree voor Lombok en geen sluiproute meer.

Het merendeel van de betrokkenen is het inhoudelijk eens met de doelstellingen op hoofdlijnen. Op niveau van maatregelen, zoals de rijrichtingen in de zijstraten, hebben betrokkenen verbeteringen benoemd. Hieronder worden de reacties beschreven.

Voor de goede orde hebben we in bijlage 1 van dit verslag de doelstellingen en maatregelen opgenomen die in de **conceptvisie** staan en onderwerp van gesprek voor de bijeenkomst waren. Let wel, de bijlage bevat dus niet eventuele wijzigingen die in de definitieve versie van de visie komen.

Thema 1: Karakter en winkel-/horecadiversiteit

Voor dit thema waren in totaal zo'n 40 geïnteresseerden op de bijeenkomst zelf. In deze themazaal is gesproken over de doelstellingen en maatregelen van deze onderwerpen zoals in de conceptvisie zijn opgenomen (zie bijlage 1.1). Er zijn diverse opmerkingen gemaakt over behoud van winkels en horeca, over overlastsituaties, over handhaving en over het vergroten van het aanbod.

De reacties uit de buurt zijn in lijn met de opgestelde conceptvisie. De buurt benadrukt een aantal aspecten die in de uitwerking als aandachtspunten meegenomen kunnen worden. Deze specifieke suggesties/reacties zijn in bijlage 2.1 opgenomen.

Thema 2: Wonen, samenleven, veiligheid en overlast

Voor dit thema waren in totaal 24 geïnteresseerden. In deze themazaal is gesproken over de doelstellingen en maatregelen van deze onderwerpen zoals in de conceptvisie zijn opgenomen (zie bijlage 1.2). Er waren diverse suggesties over jongerenwerk, over 'vergroenen' van de omgeving, en over het in stand houden van de mix van woningen en bewoners. De specifieke suggesties/reacties zijn in bijlage 2.2 opgenomen.

Ook de reacties op dit thema zijn in lijn met de conceptvisie. Zij geven soms meer detail dan de punten die in het conceptvisie document staan. Bij de uitwerking van de visie en bij de klankbordgroep Veiligheid kunnen deze punten ingebracht worden.

Thema 3: Mobiliteit, verkeer en parkeren

Voor dit thema was de meeste belangstelling (schatting ca. 120 mensen) en leverde de meeste reacties op. In deze themazaal is gesproken over de doelstellingen en maatregelen van deze onderwerpen zoals in de conceptvisie zijn opgenomen (zie bijlage 1.3). De uitgebreide suggesties/reacties zijn in bijlage 2.3 opgenomen.

Rijrichting Kanaalstraat: eens

De reacties in de zaal en via de mail wijzen vrijwel allen in dezelfde richting. De keuzes voor eenrichtingsverkeer op de Kanaal- en Damstraat en andere maatregelen in de visie worden onderschreven. Eenrichtingsverkeer Kanaalstraat wordt gezien als een goede oplossing om overlast te verminderen en tegen te gaan.

In een enkele reactie pleitte men voor tweerichtingsverkeer met een betere indeling en handhaving. Ook waren sommige aanwezigen meer voor een fietsstraat van de Kanaalstraat met 'auto te gast'. Deze twee suggesties vormden echter een duidelijke minderheid.

Damstraat onderzoek alternatief?

Tijdens de bijeenkomst is een alternatieve suggestie gedaan voor de rijrichting van de Damstraat: van de Graadt van Roggenweg eenrichtingsverkeer naar de parkeergarage, zonder mogelijkheid om op de Vleutenseweg te komen. Er is meegegeven aan de projectorganisatie om deze optie voor de Damstraat nader te onderzoeken.

Opmerking projectorganisatie naar aanleiding van nader onderzoek: deze optie zorgt voor een toename van verkeersdruk op de ventweg van de Vleutenseweg, en een toename van verkeer in de zijstraten door autoverkeer dat vanuit de Vleutenseweg de Kanaalstraat wil bereiken. Het aantal verkeersonveilige situaties op de ventweg zal stijgen. Bovendien zal het noordelijk deel van de Damstraat alleen nog dienstdoen als (lange) inrit voor de parkeergarage. Daarmee vervalt de mogelijkheid voor laden en lossen en parkeren. Het risico voor tegen het verkeer inrijden is groot. Daarom krijgt deze optie niet de voorkeur als startsituatie bij de uitwerking van de visie. Deze suggestie wordt echter wel meegenomen als één van de mogelijke aanpassingen bij monitoring van de effecten van de invoering van eenrichtingsverkeer. De suggestie gaat dus niet verloren.

Zijstraten: alternatief voorstel

De voorgestelde startsituatie met wijzigingen van de rijrichtingen in de zijstraten kan niet op voldoende draagvlak rekenen. Het alternatieve voorstel vanuit de buurt is om de rijrichtingen voor de auto's in de Kanaal- en Damstraat naar eenrichtingsverkeer te wijzigen zoals beschreven in de conceptvisie, maar de rijrichting in de zijstraten in eerste instantie zoveel mogelijk gelijk te houden aan de huidige situatie. Hierdoor wordt het autoverkeer verdeeld over de zijstraten en blijft bereikbaarheid optimaal. Het voorstel is om eerst de effecten van eenrichtingsverkeer op de hoofdstraten te monitoren en vervolgens aanpassingen te doen in rijrichtingen van de zijstraten of andere aanvullende maatregelen te nemen om de gewenste doelstellingen te bereiken (bijv. gebruik van elektronische paaltjes). Dit voorstel voor de beginsituatie wordt overgenomen in de visie.

Concreet:

1. Eenrichtingsverkeer in de Kanaal- en Damstraat wordt toegepast zoals beschreven in de conceptvisie. In de zijstraten blijven de rijrichtingen zoals in de huidige situatie;



2. Objectief monitoren wat de effecten zijn in de zijstraten, door metingen van de huidige situatie en na verandering, om het verkeersgedrag en eventuele overlast in kaart te brengen.
3. Op basis hiervan worden eventueel aanpassingen van de rijrichtingen in de zijstraten gedaan of andere maatregelen genomen, na overleg met bewoners en ondernemers, uitgaande van dezelfde doelstellingen als in de visie beschreven.

Aandachtspunten veilig verkeer in directe omgeving

De J.P. Coenbrug en de veiligheid voor fietsers op de ventweg van de Vleutenseweg zijn aandachtspunten. Dit wordt in de visie als opmerking toegevoegd.

Vervolg

Hoe nu verder? Op 1 december wordt de Visie Kanaalstraat/Damstraat – met bovengenoemde aanpassingen – aangeboden aan het gemeentebestuur. Vervolgens komt er een besluit over in het college. Na dit besluit wordt, als de gemeente geld beschikbaar stelt, de visie verder uitgewerkt in concrete maatregelen.

Bijlage 1 – doelstellingen en maatregelen conceptvisie

Bijlage 1.1

Thema 1: Karakter en winkel-/horecadiversiteit

Doelstellingen

- Behouden bovenstedelijke winkel- en buurtfunctie (en dus autobereikbaarheid en parkeren);
- Meer diversiteit producten in winkel- en horeca-aanbod, maar geen wildgroei: gecontroleerde aanvullende en ondersteunende horeca;
- Meer betrokkenheid ondernemersvereniging en directe burens bij zoeken huurders voor vrijkomende panden;
- Toetsing van nieuwe en ondersteunende horeca o.a. op goed nabuurschap en gastheerschap;
- Meer ruimte voor voetgangers en winkelend publiek;
- Meer ruimte voor terras en verblijf;
- Ondernemersvereniging beter faciliteren;
- Damstraat en Kanaalstraat-oost meer winkels/horeca, naar westen toe minder.

Maatregelen

- Ruimte voor ondernemers die diversiteit vergroten; liefst met een kleinschalig, lokaal en aanvullend productaanbod;
- Regelmatige afstemming tussen bestaande ondernemers, Wijkontwikkelingsmaatschappij (WOM) en directe burens over mogelijke aankoop en verhuur winkelpanden;
- Beperkt extra daghoreca (tot 23.00u) en extra ondersteunende horeca toestaan. Stap voor stap richting extra vergunningen uitgeven met een proefperiode, gefaseerd en op naam. Monitoren met de werkgroep uit de buurt. Altijd in overleg met directe burens;
- Herinrichting van de straat om meer ruimte voor voetganger, klant en verblijf te creëren;
- Ondernemerschap stimuleren/faciliteren;
- Ondersteunen winkelstraatmanager en promotie winkelgebied Lombok.

Bijlage 1.2

Thema 2: Wonen, samenleven, veiligheid en overlast

Doelstellingen

- Rustig en veilig wonen;
- Schoon, duurzaam en gezond;
- Meer groen, uitstraling en kwaliteit;
- Mix van woningtypes behouden (huur, koop, student, etc.), geen verdringing of splitsing;
- Participatie en sociale cohesie;
- ‘Samen leven’: ontmoeting en contact faciliteren en stimuleren (binnen en buiten);
- Aandacht voor en goede begeleiding van de jeugd (in huiswerk, stages en werk);
- Onderling begrip;
- Behoud zorgfunctie in Lombok;
- Veiligheid: combinatie van inrichting en handhaving voor minder overlast, vooral ook ’s avonds;
- Meer overzicht voor weggebruikers;
- Minder overlast van (oudere) jongeren op straat;
- Minder (drugs)overlast (dealen en gebruiken).

Maatregelen

- Behoud en verbeteren sociale huurwoningen van complex 507 (door Bo-Ex);
- Ontmoeting binnen (moskee, kerk, buurthuis, overig) en buiten (plein, straat);
- (Kleine) terrassen tot 23.00u (helpen sociale controle);
- Investeren in aandacht/begeleiding voor kinderen, jongeren en hun ouders;
- Veiligheids- en overlastaanpak doorzetten;
- Aandachtspunt bij uitwerking en uitvoering van deze visie: in dialoog blijven;
- Veiligheid: hogere kwaliteit inrichting en ontwerp, o.a. meubilair/verlichting en andere materialen (klinkers i.p.v. asfalt of tegels);
- Meer gezonde bomen;
- Strook langs de straat met:
 - Ondergrondse afvalcontainers voor bewoners en ondernemers;
 - Ruimte voor laden/lossen tijdens venstertijden in de ochtend; deze ruimte is in de middag en avond te gebruiken voor bijv. terrassen en parkeren;
 - Nette fietsparkeerplaatsen en scooterplaatsen;
- Herinrichting met verkeersdrempels;
- Afspraken met ondernemers over aanspreken van klanten;
- Behoud minimaal huidige ruimte winkel-uitstallingen;
- Capaciteit jongerenwerk, toezichthouders en politie, minimaal voortzetten:
 - Persoons- en groepsgerichte aanpak;
 - Handhaving op strafbare feiten;
 - Specifieke handhavingsacties op actuele overlast;
 - Cameratoezicht;
 - Aandachtspunt bij uitvoering: afstemmen met klankbordgroep veiligheid uit de buurt.

Bijlage 1.3

Thema 3: Mobiliteit, verkeer en parkeren

Doelstellingen

- Verkeerschaos/-veiligheid verbeteren (hardrijden, keren, dubbelparkeren tegengaan en ander ongewenst verkeersgedrag)
- Ruimte voor voetganger vergroten
- Autobereikbaarheid behouden (bewoners; bezoekers; klanten; ondernemers en bevoorrading)
- Fietsbereikbaarheid behouden
- Bereikbaarheid openbaar vervoer verbeteren
- Bereikbaarheid nooddiensten en hulpdiensten behouden
- Bezoekers zoveel mogelijk verleiden gebruik te maken van de parkeergarage
- Meer rust in straatbeeld: niet overal beeld van auto's druk verlichten op autoparkeerplaatsen op straat (Kanaalstraat, Damstraat en zijstraten)
- Voldoende plekken voor laden/lossen

Maatregelen

- Rijrichting Kanaalstraat (van Damstraat tot JP Coenstraat) eenrichting, van oost naar west
 - Breedte rijweg auto en fiets ca. 4 meter;
 - Geen aparte fietsstrook: fietsers en auto's in dezelfde zone;
 - Verkeersdrempels;
- Omdraaien eenrichtingsverkeer Damstraat vanaf Vleutenseweg;
- Rijrichtingen zijstraten tussen Moskeplein en J.P. Coenstraat aanpassen (zie kaartje);
- Monitoren van ontwikkelingen in zijstraten en desgewenst aanpassen;

- Ruimte voor voetganger aan beide zijden van de weg verdubbelen;
- Bushalte bij kruispunt Kanaalstraat – J.P. Coenstraat;
- Extra bushalte zone moskee;
- Dynamische infoborden over parkeergarage tijdig op o.a. Vleutenseweg en Graadt van Roggenweg;
- Leiden van auto's direct naar parkeergarage, niet naar de zijstraten (o.a. door kosten parkeren in parkeergarage: eerste uur €1,-);
- Druk op straat verminderen door ook ondernemers in parkeergarage te laten parkeren;
- Damstraat aan één kant plaatsen opheffen (ca. 10);
- Aantal parkeerplaatsen in de Kanaalstraat behouden (behalve waar ondergrondse afvalcontainers geplaatst worden);
- Fiets/scooterparkeren: netter, mogelijk inpandig;
- Zorg: druk op zijstraten.

Bijlage 2 - Reacties uit de buurt

Bijlage 2.1

Reacties op thema 1: Karakter en winkel-/horecadiversiteit

De reacties die we tijdens de slotbijeenkomst en via de mail hebben ontvangen over dit thema zijn:

- Durf in het gemeentelijke beleidskader én in de omgevings- en exploitatievergunning eisen en wensen op te nemen die de diversiteit en de invloedssfeer vergroten:
 - Meer betrokkenheid en ruimte om te sturen vanuit buurt (buurt wil bijv. juist bankjes bij ijssalon en terras Vlaai en Co → ‘horecabeleid werkt nog steeds averechts’)
 - Minder starheid in beleid, maar meer ruimte voor initiatieven en ‘experimenteren’ vanuit buurtbewoners
 - Er wordt met twee maten gemeten (groenteboer mag uitstallen, maar bankje bij ijssalon mag niet) → maak beleid gemeente eenduidig
 - Het beleid is nu te behouden: hierdoor wordt foute horeca voorkomen, maar goed-ondernemerschap ontnomen
 - Meer mogelijkheden ondernemersvereniging en WOM m.b.t. acquisitie
 - Esthetische commissie m.b.t. (gevel)uitstraling
 - Pilots op naam, meer diversiteit
 - Criminele ondernemers harder aanpakken (maak het zichtbaar voor de wijk)
- Geen leegstaande winkelpanden verbouwen naar woningpanden
- De winkeliersvereniging vraagt om een financiële bijdrage van de gemeente t.b.v. een winkelstraatmanager (1 fte)
- Uitbreiding/verbetering (kleine) terrasuitbreiding/-aanvraag
- Aanpak van overlast/slechte horeca vanuit klachten van de meerderheid
- Aandachtspunt: ook levendigheid na in Lombok-west vergroten (na J.P. Coenstraat)
- Geen horeca erbij, zelfde aantal laad en loshavens, geen openingstijden na 24.00u
- Uitstraling winkels (hoek Lombokstraat) moet en kan beter (bijv. graffiti)

Bijlage 2.2

Reacties op thema 2: Wonen, samenleven, veiligheid en overlast

De reacties die zijn opgehaald tijdens de slotbijeenkomst en via de mail over dit thema zijn:

- Geef per direct meer aandacht en budget voor jongerenwerk en het bieden van alternatieven (zoals jeugdwerk, werkgelegenheid, stage). Maak een aanpak voor schoolverzuim, werkloosheid en overlast
 - Bied dagbesteding ook na 5 uur en in het weekend aan
 - Ontwikkel een preventieve aanpak voor ‘meelopers’
 - Maak de aanpak niet per se leeftijdsgebonden: problemen zijn voor mensen van 12 tot >35 jaar
 - Maak een plek voor hangjongeren → na sluitingstijd van de winkels is er een toename aan hangjeugd zichtbaar
 - Buurtvaders/-moeders/-opvang heeft geen zin als de lastgevers niet uit de buurt komen → neem dit mee in de aanpak
- Pas groen toe op meer manieren dan alleen in boomspiegels: groene gevels, geveltuintjes en bloembakken
- Woord ‘laagbouw’ opnemen bij het stuk over wonen



- Meer experimenteren met straatbanken → Pas trial + error toe: gaat het plaatsen van het bankje leiden tot (ernstige) overlast, haal hem dan weer weg
- Idee: maak opklapbare banken
- Geen vaste zitbanken
- Aandachtspunt: tocht Moskeplein
- Meer groen op Moskeplein
- Vergroot de inzet van handhaving (focust nu vooral op lichte overtredingen)
- Plaats (meer) camera's in de Kanaalstraat en het verlengde ervan en flits op snelheid
- Creëer meer aandacht voor afvaloverlast door:
 - Aanpak door voedselverkopers (aanspreken klanten/afvoer)
 - Regelmatig straten vegen
 - Ondergrondse afvalcontainers, per straat/2 straten
 - Aandacht voor bijplaatsingen (bijv. rond containers Westplein)
 - Spreek leerlingen van het Christelijk Gymnasium aan op afvaloverlast in Lombok (creëren m.n. veel afval in de Van Diemenstraat)
- Creëer een ruimere bevoegdheid van de politie
- Wijs ondernemers op te volle stoepen met fruit en groente
- Verwijder de graffiti
- Handhaaf op overlast smartshop
- In hoeverre past veilig en rustig wonen in een stedelijke omgeving? Misschien beter vertalen naar 'minder overlast' ('rustig wonen past beter in het platteland')
- Vroeger waren er buurthuizen die beiden zijn gesloten. Indien dit wenselijk is: kan dit in de leegstaande panden?

Bijlage 2.3

Reacties op thema 3: Mobiliteit, verkeer en parkeren

De reacties die zijn opgehaald tijdens de slotbijeenkomst en via de mail over dit thema zijn:

- Voor eenrichtingsverkeer Kanaalstraat (goede oplossing voor overlast)
- Voor tweerichtingsverkeer maar met een betere indeling en handhaving (want: eenrichtingsverkeer geeft teveel druk op de zijstraten)
- Voor fietsstraat van de Kanaalstraat met 'auto te gast'
- Zorgen over en alternatieven voor in de concept-visie voorgestelde rijrichtingen in de zijstraten:
 - Via Damstraat-noord alleen parkeergarage in → geen verbinding met de wijk of Vleutenseweg (gaat sluipverkeer tegen, dwingt bezoekers de parkeergarage in en voorkomt overlast kruispunt bij de Moskee). Suggestie aan het projectorganisatie is om dit te onderzoeken, o.a. het effect op de ventweg van de Vleutenseweg
 - Lombokstraat-noord is een woonerf en niet gemaakt voor meer verkeer. Beter alternatief: woonerf behouden en verkeer eerlijk over zijstraten verdelen
 - Lombokstraat-zuid → zelfde als bij noord
 - Sumatrastraat-zuid als hoofdtoegangsweg voor parkeren aan de zuidzijde veroorzaakt nog meer filevorming dan nu → beter houden zoals het nu is
 - Riouwstraat rijrichting omdraaien evt. met een paaltje, en evt. nog meer zijstraten omdraaien (+ paaltje) om rijverkeer te verspreiden. Andere optie: Riouwstraat afsluiten
 - Ternatestraat wordt te druk → houden zoals die nu is
 - Palembang → rijrichting omdraaien t.o.v. huidige situatie
 - JP Coenstraat wordt te druk bij ontsluiting

- JP Coenbrug kan extra verkeer niet aan
- Ventweg Vleutenseweg → hoe meer verkeer hoe gevaarlijker de oversteek van Vleutenseweg over fietspad naar Lombok
- Verkeer eerlijk verdelen over alle zijstraten
- Gefaseerde aanpak met
 1. Aanpassing verkeersrichtingen in de Damstraat en Kanaalstraat en de rest van de straten houden zoals deze nu zijn.
 2. Metingen uitvoeren om het verkeersgedrag en eventuele overlast in kaart te brengen. Op basis van deze resultaten kan een plan voor de zijstraten gemaakt worden.
 3. Aanpassing van de rijrichting in de zijstraten, na overleg met bewoners.
- Aandachtspunt: kruising Damstraat/Kanaalstraat
- Aandachtspunt: kruising JP Coenstraat/Kanaalstraat. Idee: rotonde/plein (geen stoplichten meer)
- Aandachtspunt: kruising Lombokstraat/Ternatestraat → is voor vrachtwagens te klein
- Voor een bredere damstraat
- Zijstraten alleen toegankelijk voor vergunninghouders (→ optie: nieuwe ruimte in de zijstraten door parkeervakken in tuintjes om te bouwen)
- Alternatief: verschillende dag-/nacht aanpak (voor zowel noordelijk als zuidelijke) zijstraten – overdag voor iedereen bereikbaar en in de avond (v.a. 18u: dan komen de flaneerders) alleen voor vergunninghouders
- Zijstraten zuid zelfde als zijstraten noord!
- Doorstroom Westplein naar Vleutenseweg openhouden voor route Nieuw Engeland
- Aandachtspunt: laden en lossen/bezorgen Kanaalstraat, Damstraat en zijstraten
- Sluipverkeer naar nieuw Engeland via Damstraat voorkomen door verplichte bocht naar de weg (dus wel aansluiten op Vleutenseweg)
- Winkels Damstraat: mogelijkheid tot parkeren dichtbij is gewenst (o.a. als klanten grote aankopen komen ophalen)
- Verkeersstromen gescheiden van elkaar (voet/fiets/auto) en evt. de fietspaden visueel onderscheiden (m.b.v. rode kleur)
- Zigzag als snelheidsremmende maatregel (met parkeren in Kanaalstraat om en om stukken links en rechts, afgewisseld met bijv. bloembakken)
- Meer en hogere drempels (ook meer in JP Coenstraat)
- Bredere stoepen/fietspaden voor de veiligheid
- Rotonde op de JP Coenstraat/Kanaalstraat of een plein. Geen stoplichten meer
- Zebrapaden in Kanaalstraat
- Gebruik van klinkers (kan zelfs een aanzuigende werking hebben op ‘kwalitatief betere winkels’)
- Maar: fietsstrook geen klinkers maar asfalt voor veiligheid en let op belasting door vrachtverkeer
- Aandachtspunt: breedte straat (auto heeft min. 2.75m nodig)
- 30-km zone beter aangeven (ook op JP Coenstraat)
- De winkeliersvereniging ziet graag de Damstraat: 2x eenrichting (en niet éénrichting vanaf de Graadt van Roggenweg tot de parkeergarage)
- De winkeliersvereniging vraagt (bij zo veel mogelijk behoud van rijrichtingen in de zijstraten) graag extra aandacht voor objectieve monitoring. De visie behoudt de mogelijkheid voor klanten om in de zijstraten te parkeren
- Bewoners in het zuiden van de Kanaalstraat worden extra belast door paaltje in het noorden. Waarom niet alle zijstraten half parkeervergunning half ‘open’ parkeerplaatsen? Dit ontmoedigt bezoekers
- Parkeren voor iedereen overal toegankelijk houden

- Kanaalstraat enkel kortparkeren, langparkeren in garage
- Fietsstalling → leegstaande panden gebruiken voor inpandige fietsenstalling (zowel winkelruimte als woonruimte?)
- Fietsparkeerplaatsen waarin ook scooters kunnen parkeren
- Parkeergarage zo aantrekkelijk maken dat mensen de wijk überhaupt niet in willen met hun auto → 1^e uur / 1^e 2 uur gratis (ook met geld van ondernemers en moskee) en beter aangeven (evt. in combinatie met duurder maken parkeertarief op de Kanaalstraat/Damstraat). NB: gratis parkeren zorgt voor enorme aantrekkingskracht voor parkeerders voor centrum: nadelig bij-effect
- Wens van bewoners om boulevard functie van de Kanaalstraat voor autobezoekers te beperken (ook hangplekken auto's beperken)
- Oplossing voor groenstrook met zichtlijnen vanuit de zijstraten
- Zorgen over bereikbaarheid OV. Lukt het wel om met een busje een 90°-bocht te maken van de Damstraat naar de Kanaalstraat?
- Wat gebeurt er als de parkeergarage de drukte niet aankan?
- Meer gebruik van deelauto's in Lombok
- Wat is een dynamische afsluiting precies? Wat kost het? Is het mogelijk meerdere palen in te zetten? Waarom staat er 'optie' bij? Is dit nog niet zeker?
- Zorgen over bereikbaarheid OV. Lukt het wel om met een busje een 90°-bocht te maken van de Damstraat naar de Kanaalstraat?
- Wat gebeurt er als de parkeergarage de drukte niet aan kan?

Bijlage 2.4

Overige reacties

- Met name vanuit de bewoners van complex 507, is weinig input gekomen. Dit zijn 354 huurwoningen (11 straten, een derde van de Kanaalstraat en 10 straten die aan de Kanaalstraat liggen). Aangezien er minstens 3 speelstraten zijn waar kinderen uit 507 op straat spelen en de Parkschool in deze buurt ligt, zijn er zorgen over de juiste input en het effect van meer druk op de zijstraten. Bewoners en ouders die gesproken zijn, maken zich zorgen over veiligheid en parkeertarieven voor bezoek.
Procesmatig: het is een gemiste kans geweest om de bewoners van Complex 507 niet genoeg te spreken. Dus in een vervolgtraject moeten we deze groep op een andere wijze betrekken. Ook i.v.m. het groot onderhoud dat zal plaats vinden in 507 de komende 2 à 3 jaar, is het essentieel om samen met de projectleider van de Kanaalstraat en bewoners goed af te stemmen.
- Kan een deel van de visie ook naar Laan van Nieuw-Guinea doorgetrokken worden?
- Wat doen we tot en met de uitvoering van de visie? (Voorbeeld ijssalons)
- Wordt het niet drukker in Oog in Al?
- Nadenken over verduurzaamheidsmogelijkheden: elektrische auto's bevoorrading en afvalinzameling?