

Verslag vierde werkgroepbijeenkomst Visie Kanaalstraat/Damstraat

Op 17 januari vond de vierde bijeenkomst van de werkgroep Visie Kanaalstraat/Damstraat plaats. 42 bewoners en ondernemers waren aanwezig.

Deze werkgroep bijeenkomst bestond uit een werkatelier, waar ondernemers en bewoners met elkaar in dialoog gingen over de gewenste aanpassingen voor de Kanaalstraat/Damstraat.

Onderwerp bijeenkomst

Het onderwerp van deze bijeenkomst was – Verdiepingsslag in de tot nu toe opgehaalde meningen en de wensen specifiek in kaart brengen-.

Verdiepingstafels

Voor de dialoog aan de verdiepingstafels werd het gebied verdeeld in vijf zones: Moskeeplein; Damstraat; Kanaalstraat-Oost; Kanaalstraat-Midden en Kanaalstraat-West.



De deelnemers kregen de volgende vragen voorgelegd:

- Wat zijn de belangrijkste aanpassingen/toevoegingen die helpen het genot van *ondernemen* te vergroten?
- Wat zijn de belangrijkste aanpassingen/toevoegingen die helpen het genot van *wonen* te vergroten?
- Wat zijn de belangrijkste aanpassingen/toevoegingen die helpen het genot van *zowel* wonen als ondernemen te vergroten?
- Wat betekenen deze aanpassingen voor de *identiteit* van de Kanaalstraat/Damstraat?

Uitwerkingen per zone

A. **Zone Moskeeplein**

Voor deze zone ziet men in de toekomst:

- *Een grotere sociale en culturele functie.*

Er is behoefte aan evenementen en activiteiten, zoals een wekelijks of maandelijks terugkerende markt of muziekevenementen.

- *Meer mogelijkheden voor ontmoeten.*

Bijvoorbeeld terrassen waar alcohol geschonken mag worden en bankjes om anderen te ontmoeten. Niet iedereen deelt deze wens, omdat het plaatsen van bankjes 's avonds hangjongeren kan aantrekken.

- Het *behoud van de winkelfunctie*.

Een diversiteit aan winkels is een uitgesproken wens. Een discussiepunt is het type winkels wat hier passend is. Men ziet graag unieke ketens, zoals speciaalzaken, maar ook grote ketens zoals een Zeeman, Wibra en Action.

- *Een sfeervoller ingericht plein*.

Het plein dat groen, kunstzinnig en schoon is, met een oplossing voor het fiets-parkeren. De zogeheten 'fietsnietjes' geven een rommelig beeld.

- *Een verbetering van de straatindeling langs het Moskeplein*.

Een passende verkeersstructuur is lastig. Het moet in dit gebied in ieder geval geen snelfietsroute komen. De straat-indeling langs het Moskeplein moet verbeteren worden. Een discussiepunt is echter de entree van Lombok. Komt deze naast de Moskee of niet. De meningen zijn hierover verdeeld.

- *Betere zichtbaarheid van de parkeergarage*.

De parkeergarage onder het Buenos Aires-gebouw moet beter zichtbaar worden voor de omgeving. Ook kan de parkeergarage vanuit de verschillende aanrijrichtingen beter aangegeven worden, bijvoorbeeld met elektronische borden.

Aanvullend op de wensen voor dit gebied moet de gemeente tijdens de verlenging van de Leidse Rijn de bereikbaarheid van de Kanaalstraat en Damstraat garanderen. Ook de werkzaamheden goed plannen om chaos te voorkomen.

B. Zone Damstraat

Voor deze zone ziet men in de toekomst:

- *Een herinrichting van de straat*.

Hier is een echte noodzaak om de straat te herinrichten. De Damstraat moet ruimer ogen en veiliger worden. Een betere doorstroming voor alle weggebruikers. Dit is mogelijk door bredere stoepen, eenrichtingsverkeer voor de auto en eenzijdig parkeren. Eenzijdig parkeren biedt meer ruimte voor de fietser, maar gaat ten koste van een deel van de huidige parkeerplekken. Dit botst met de wens voor voldoende parkeermogelijkheden op de kop van Lombok. De auto kan via eenrichtingsverkeer vanuit beide zijden van de Damstraat richting de Kanaalstraat binnen komen.

- *Een mooiere uitstraling en meer verblijfskwaliteit*.

De Damstraat vormt immers de entree van de wijk. Deze entree vanuit de stationsomgeving mag vriendelijker en herkenbaarder. Zeker als aan die zijde nog bebouwing wordt toegevoegd. Meer horecagelegenheden met terras, een mooiere bestrating en ondergrondse afvalpunten, zodat het afval uit het zicht is, kunnen hieraan bijdragen. Geen hoogbouw om de entree niet af te sluiten. En meer diversiteit in het winkelaanbod.

- *Een fietsbuurtstalling*

Voor kort-parkeren zijn de huidige stallingen goed las je het netter wilt hebben. Voor lang-parkeren en om de fiets uit het straatbeeld te hebben is een buurtstalling een oplossing.

C. Zone Kanaalstraat-Oost

Voor deze zone ziet men in de toekomst:

- *Een gewenste verkeersstructuur*.

De ondernemers vinden de auto-bereikbaarheid van hun klanten belangrijk. De bewoners willen graag minder auto's in de Kanaalstraat maar willen wel de mogelijkheid behouden om met de auto hun huis te bereiken. De 'slip-and-show' verkeer moet wel uit de Kanaalstraat en de Damstraat verdwijnen.

- *Betaalbaar parkeren*

De ondernemers vinden dat het parkeren voor klanten betaalbaar moet worden. Zij zien graag dat hun klanten het eerste uur gratis kunnen parkeren of dat er gebruik wordt gemaakt van parkeermuntjes. Bewoners vinden dat betaald parkeren ook op zondag ingevoerd moet worden. Parkeren moet kunnen maar moet dit ook voor de deur?

- *Meer diversiteit in het winkelaanbod en horeca-aanbod met terrassen.*

Men wenst meer ketens zoals de Zeeman en de Action, terwijl anderen dit juist niet willen.

- *Een mooiere inrichting*

Een mooiere inrichting door bredere stoepen, zodat er meer ruimte ontstaat voor voetgangers. Meer terrassen, groen en gezelligheid en grotere prullenbakken. Een oplossing voor het laad-en-losprobleem. De huidige manier van laden en lossen is inefficiënt. Er zijn te weinig laad-en-loshavens, waardoor chauffeurs dubbel gaan parkeren.

In dit gebied is een betere handhaving op crimineel gedrag, overlast en overtredingen, bedrijfsafval en asociale weggebruikers noodzakelijk.

D. Zone Kanaalstraat-Midden

Voor deze zone ziet men in de toekomst:

- *Meer participatie en sociale cohesie.*
- *Meer activiteiten voor jongeren en kinderen.*
- *Aanvullend op de bestaande winkelpanden, met veelal een bepaalde buurtfunctie, meer diversiteit in het winkelaanbod.*

De huidige winkels dienen behouden te blijven, maar mogen aangevuld worden met meer en diverse horeca. Men denkt hier aan cafés zoals Kopi Susu: horeca met ruimte voor een terras en waar alcohol geschonken mag worden.

- *Bredere stoepen voor de inrichting. Zowel de ondernemers als bewoners wensen dit, ieder echter vanuit een andere insteek. Ondernemers zien vooral meer ruimte ontstaan voor het uitstellen van hun waar, terwijl bewoners meer ruimte voor groen, terrassen en de voetganger zien. In ieder geval ziet zowel de ondernemer als de bewoner het asfalt graag vervangen worden door klinkers.*
- *Een passende verkeersstructuur*

Over de passende verkeersstructuur bestaat enige consensus. Het behoud van de autobereikbaarheid vinden de ondernemers en bewoners belangrijk. Bewoners willen met de auto graag gemakkelijk thuis kunnen komen. Parkeergarages om de rand van de wijk is belangrijk. Een discussiepunt blijft de rijrichting. Er wordt zowel gesproken over eenrichting- als over tweerichtingsverkeer. Niet iedereen vindt dit een goed idee om vaste parkeerplekken voor ondernemers te maken.

Identiteit

Wonen staat hier veel meer centraal. In deze zone vinden aanwezigen overwegend dat de identiteit prettiger is dan in Kanaalstraat-Oost en de Damstraat.

E. Zone Kanaalstraat-West

Voor deze zone ziet men in de toekomst:

- *De zorgfunctie blijven.*

De wens dat dit hospice moet blijven is door iedereen uitgesproken.

- *Beter benutten van historische gebouwen.*

Meer concerten en kunst in de Antoniuskerk. Ook biedt het mogelijkheden voor een café of een restaurant, met ruimte voor terras.

- *Meer levendigheid in de inrichting en door aantrekken van meer ondernemers.*

Dit gedeelte van de Kanaalstraat is kaal en somber in tegenstelling tot de andere delen. De sfeer en levendigheid verbeteren door meer groen, het ophangen van bloembakken en het renoveren van de verwaarloosde gebouwen.

Levendigheid door meer ondernemers aan te trekken. Deze locatie leent zich het beste voor ondernemers die niet afhankelijk zijn van langslappend bezoek, zoals een tandarts, makelaar en start-ups.

- *Meer restaurants.*

Meer restaurants in het oostelijke deel van de Kanaalstraat is zeer gewenst: iets duurdere eetcafés/restaurants met een andere keuken. 'Jasmijn en ik' wordt regelmatig als voorbeeld genoemd.

- *Parkeertarief verlagen om parkeerdruk te verspreiden.*

Een oplossing voor het parkeerprobleem is om het parkeertarief in dit gebied te verlagen om zo de parkeerdruk beter te spreiden.

Identiteit

Dit stuk van de Kanaalstraat onderscheidt zich door een duidelijke zorgfunctie. Regelmatig wordt het zorgcentrum het 'Hart van Lombok' en het hospice Lombok genoemd als een van de belangrijkste elementen in dit gebied.

F. Algemeen

Naast de aanpassingen die specifiek gelden voor een bepaalde zone, zijn diverse aanpassingen genoemd die gelden voor het gehele gebied. Dit geldt o.a. voor het type ondernemingen, de inrichting en de passende verkeersstructuur. Voor iedere zone in de Kanaalstraat en de Damstraat wenst men meer horeca met terrassen waar alcohol geschonken mag worden. Concreet betekent dit een ander type onderneming, aanvullend op de huidige veelal multiculturele horecazaken. Zoals bijvoorbeeld Jasmijn en ik en Zwart Goud. Ook in het winkelaanbod wil men een gezondere mix tussen de vele multiculturele groenteboeren, slaggers en bakkers en Nederlandse ondernemingen.

Men wil meer groen in het straatbeeld en bredere stoepen. Een betere werkende straatverlichting en ondergrondse prullenbakken, voor een veiliger en schoner leefklimaat, is ook wenselijk.

De passende verkeersstructuur is nog een lastig onderwerp. Voorop staat dat de aanwezigen het allen noodzakelijk vinden om de straatindeling te veranderen om de verkeersveiligheid te verbeteren. De voetganger moet meer ruimte krijgen. Ook moet in het ontwerp van de straat zoveel mogelijk geprobeerd worden om het sluipverkeer tegen te gaan. Over de fiets is men het over het algemeen eens: de Kanaalstraat moet geen hoofdfietsstraat worden. Het openbaar vervoer mag zeker terug keren.

De meningen zijn verdeeld over het verminderen van het autoverkeer. Een aantal ziet het liefst een autovrije Kanaalstraat, terwijl anderen de auto wilt behouden. Ook het parkeren is nog een lastig dilemma: blijft het parkeren voor de deur noodzakelijk, of is het wenselijker om parkeren voor een deel te organiseren in parkeergarages?